

MARABÁ — CENTRO COMERCIAL DA CASTANHA *

CATHARINA VERGOLINO DIAS **

Geógrafa do CNG

I — *Sítio e Posição*

Os diferentes aspectos por que tem passado Marabá¹ através dos tempos, são exemplos do quanto o fator posição pode influenciar na vida de um aglomerado urbano.

A cidade está situada justamente no ângulo formado pelo Tocantins e seu afluente pela margem esquerda, o Itacaiunas, em um pontal mais ou menos plano.

A formação aluvial da região é atestada pelas ondulações paralelas ao rio Tocantins, que parecem corresponder a diques marginais.

A camada superficial dêste terraço é constituída de solo vegetal (0,80m) de côr escura, mais arenoso que argiloso; segue-se-lhe uma camada de uns 2 metros de espessura, de côr amarela, composta predominantemente de argila e que regionalmente recebe o nome de “barro amarelo” Há, a partir dêste, dois metros de argila, uma demarcação nítida com uma camada constituída de seixos rolados, misturados com argila, não formando todavia um todo compacto A espessura de tal formação é desconhecida. Segundo informações locais segue-se uma camada de areia grossa e depois uma outra, na qual se verifica novamente a presença de seixos rolados, unidos por um cimento formando um conglomerado compacto.

Pela disposição das camadas supõe-se que a região tenha sido outrora antigo leito do Tocantins. Esta planície aluvial quaternária assenta-se “sobre rochas granitizadas que podem ser filiadas ao arqueano.”²

O mapa topográfico dá para o sítio da cidade as cotas relativas — mínima de 16 metros (nas margens dos rios) e máxima de 25 metros (a sudeste do Tocantins). No quadro geral da região vê-se, na cidade de Marabá, um nível de terraços que varia de 80 a 82 metros. Êste último aparece destacado em dois pontos da cidade (nas ruas 7 de Julho cortada pela 13 de Maio, e na dos Mineiros).

De modo geral, o lado da cidade que faz frente para o Itacaiunas se apresenta com desnível abrupto, para depois ir suavemente abainhando até encontrar o nível do rio.

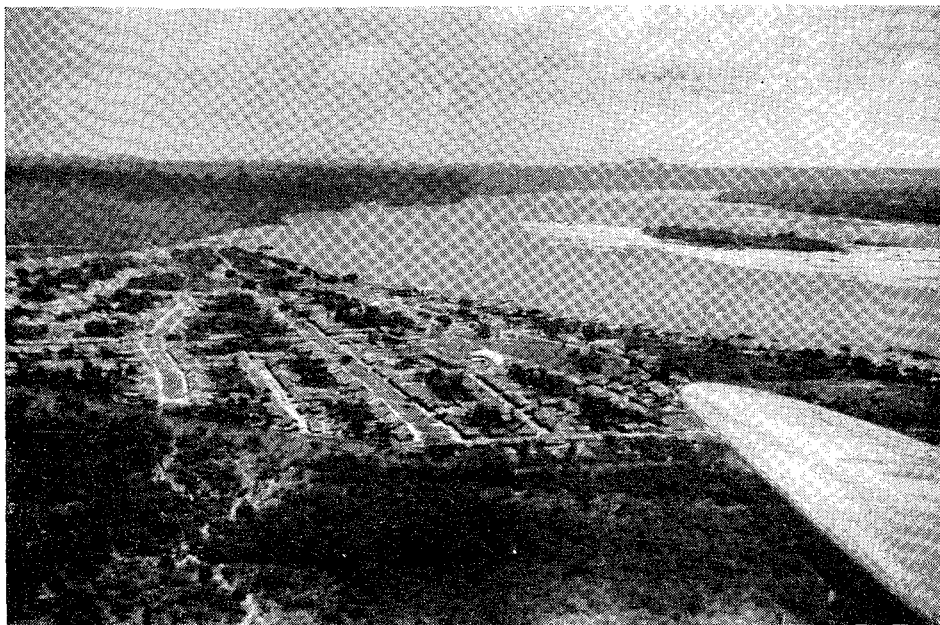
* — Monografia apresentada no concurso para Geógrafos do Conselho Nacional de Geografia (IBGE) em junho de 1955

** — A autora agradece ao Serviço Especial de Saúde Pública (S E S P) o auxílio que lhe foi prestado, colocando a sua disposição plantas da cidade, dados, relatórios, etc; a população de Marabá na pessoa do Sr A Morbach; que tão atenciosamente nos forneceu informações indispensáveis à elaboração dêste trabalho.

¹ — É sede do município do mesmo nome, situado no extremo sudeste do estado do Pará, limitando-o com o Maranhão e Goiás

² — LUIS FLORES DE MORAIS RÊGO — “O vale do Tocantins e Araguaia, via natural de acesso ao planalto brasileiro *Revista Geográfica*, ano n° II n° 1 Associação dos Geógrafos Brasileiros pp 3/15

Este “barranco” é constituído de rocha argilosa, com altura aproximada de 4 a 5 metros. No declive suave, constituído de argila e seixos rolados, em pequenas saliências, notam-se linhas paralelas deixadas pelas águas do Itacaiunas no seu movimento de vazante, como pode ser verificado na figura 6



Figs 1 e 2 — Vista aérea parcial de Marabá, situada na confluência do rio Itacaiunas com o Tocantins. Pode-se observar que refletindo a importância nas comunicações, a cidade se desenvolveu frontalmente ao rio principal. Note-se a acomodação do traçado das ruas principais ao pontal formado pelos dois rios. Em ambas as fotografias domina o traço característico do relevo: extensas planícies cuja monotonia é quebrada vez por outra por serrotes.

(Fotos da autora — Julho, 1954)

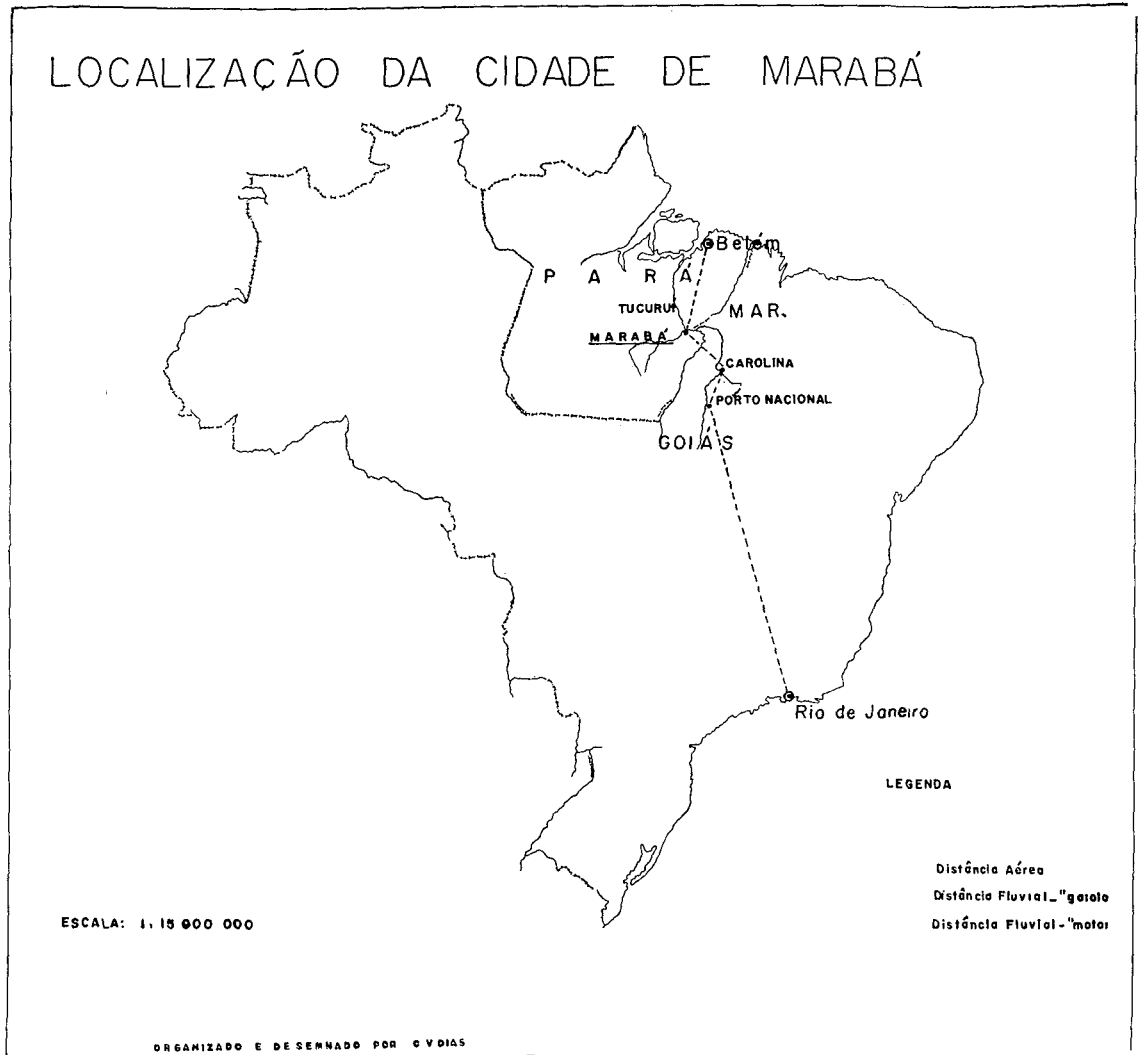


Fig 3

Tal aspecto não é uniforme. Nitidamente encontrado na foz do Itacaiunas e para montante dêste rio, em uma extensão de uns 100 metros, a partir de onde desaparece o "barranco" sendo a margem constituída por vários repiquêtes, que abaixam progressivamente até o rio. Aí estão localizadas as olarias e estaleiros do Itacaiunas.

A margem do Tocantins apresenta-se como que escalonada. Diversos repiquêtes separam a avenida Moura Carvalho (traçada paralelamente ao rio) do leito do Tocantins. Tais terraços de cheia não são contínuos, não raras vêzes são interrompidos começando, mais além, em nível superior ou inferior. São constituídos por uma camada de areia fina, argila e seixos rolados, cobertos por gramíneas (fig. 7).

Sem dúvida marcam êstes repiquêtes os níveis sucessivos que o rio Tocantins atinge, durante a cheia.

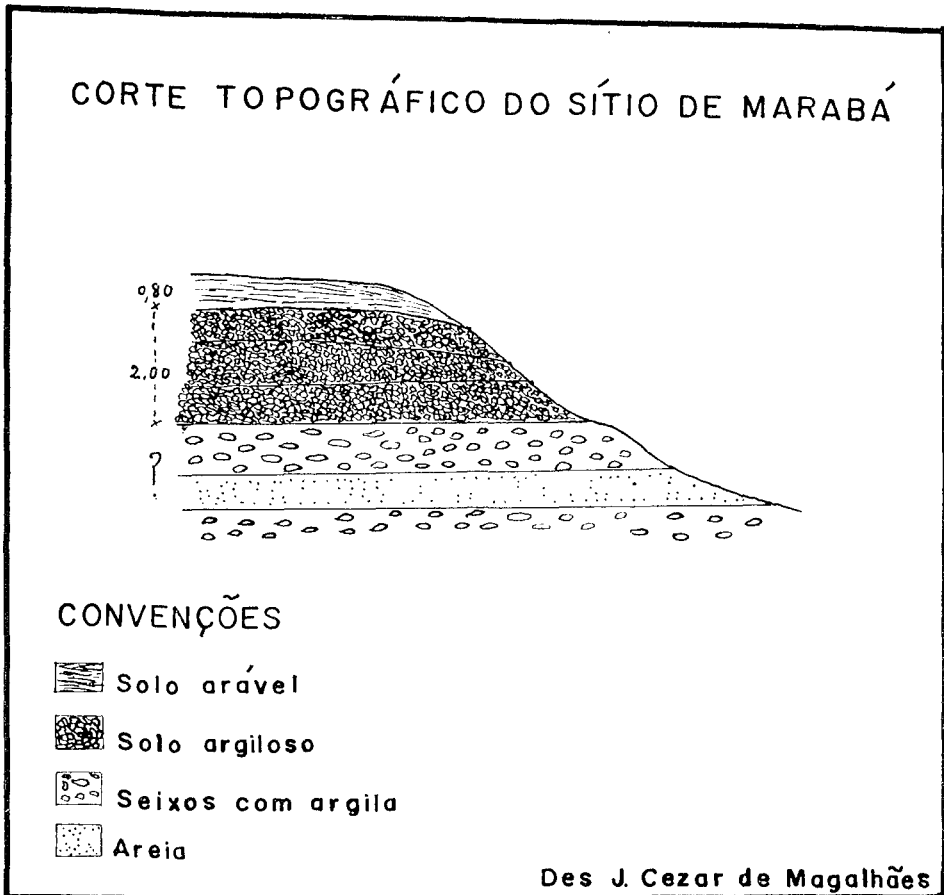


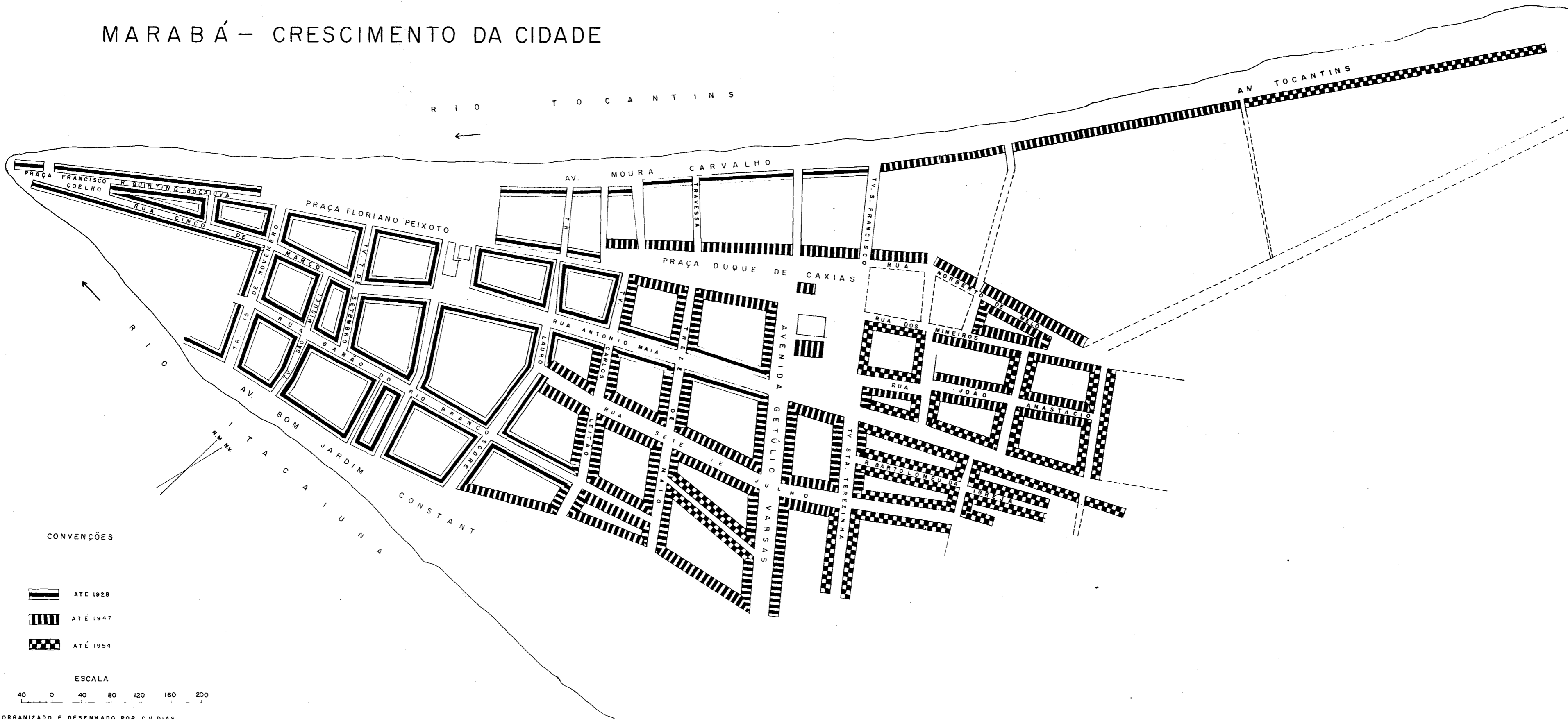
Fig 4

O sítio da cidade não é absolutamente favorável ao estabelecimento de um aglomerado urbano estável; a região é baixa, apenas 10 metros acima do nível das águas e assim sendo é facilmente atingida pelas cheias dos rios — Tocantins, Araguaia e Itacaiunas. Todos os anos em março as águas alcançam a avenida Moura Carvalho (paralela ao Tocantins) e avenida Benjamim Constant (que acompanha o Itacaiunas).




Quando as enchentes do Tocantins coincidem com as do Araguaia e a do Itacaiunas, o que se verifica mais ou menos de 20 em 20 anos (correspondendo possivelmente a um ciclo climático³ o fenômeno toma vulto considerável — a cidade fica totalmente submersa, como aconteceu em 1906, 1926 e 1947. Nestes momentos as águas do caudaloso Tocantins têm grande descarga, e assim sendo, as do Itacaiunas ao atingirem a confluência são forçadas a retroceder (porque têm descarga menor que o Tocantins) e se espriam em direção ao pontal. A inundação é facilitada pela própria topografia do sítio. Pouco acima da cidade há um “baixio” ligando os dois rios

³ — LE DANOIS — *Le Rythme des Climats — dans l'histoire de la Terre et de l'humanité* Col Payot Paris 1950

MARABÁ - CRESCIMENTO DA CIDADE



CONVENÇÕES

-  ATÉ 1928
-  ATÉ 1947
-  ATÉ 1954

ESCALA

40 0 40 80 120 160 200



Fig 6 — Aspecto do terraço formado pelo Itacaiunas, vendo-se perfeitamente os diversos ciclos da enchente. Observa-se ainda o limite máximo que a cheia atinge. (Foto da autora)

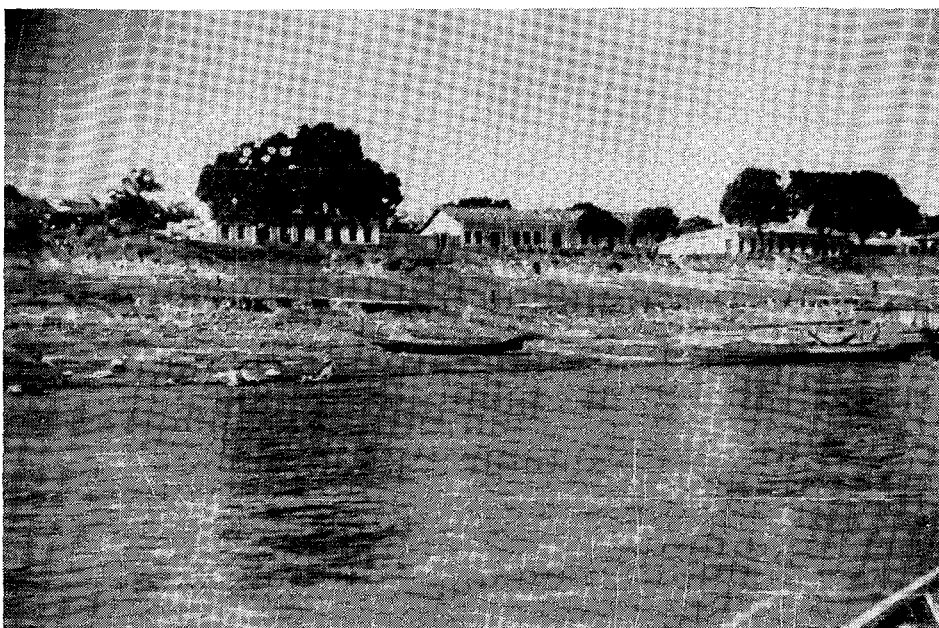


Fig 7 — Um segundo aspecto, este, às margens do Tocantins da variação cíclica das águas, formando os terraços de cheia. (Foto da autora)

Êstes acontecimentos constituíram um dos fatores que fizeram com que, por muito tempo, Marabá se caracterizasse por uma instabilidade, refletida sobretudo no tipo de habitação — em sua quase totalidade era de palha, piso de terra batida, sem o menor conforto e higiene, grande era a promiscuidade. Êste aspecto era paradoxal, ante o dinheiro que circulava na região. São por isso unânimes as opiniões de que Marabá era um abarracamento de palha, prestes a deixar a região assim que se aproximasse a enchente.

A primeira grande cheia de que se tem notícia foi a de 1906, mas, a de 1926 constituiu um verdadeiro “marco” na vida da cidade. o sítio ficou completamente submerso durante 30 dias, atingindo o nível das



Figs 8 e 9 — Aspectos da enchente de 1947, que inundou totalmente a cidade. Na figura 9, pode-se observar os efeitos das águas em construção de taipa, causando a destruição do material argiloso

águas na praça Duque de Caxias 2m20 e a cidade ficou totalmente destruída. Os relatórios desta época dão idéia do que foi a catástrofe.

Quando as águas voltaram ao nível normal “o que se viu foram destroços de toda espécie, escombros de prédios enchendo as ruas, atulhando as praças, uma interminável e dolorosa esqueletaria de casas



Figs 10 e 11 — Aspectos da população "acampada" no Amapá

que foram de tabique ou taipa, agora arrasadas ou reduzidas ao madeirame arruinado" ⁴

Marabá ficou destruída — tôda coberta por uma camada de areia fina ou de lama, a população amedrontada procurava refúgio para as

⁴ — Pío ANDRADE RAMOS — *Relatório sôbre a enchente de 1926*: Arquivo de Marabá. Inédito

regiões mais altas do Amapá (na margem esquerda do Itacaiunas), povoação do Lago Vermelho, vila de São João do Araguaia; alguns construíram balsas, amarraram-nas nas próprias cumieiras e nelas esperaram as águas abandonarem a cidade”.⁵ Em julho, com atividade febril começou-se a reconstrução da cidade — barracas na avenida Itacaiunas (atual Benjamim Constant e na avenida Tocantins (atual Moura Carvalho) e depois sucessivamente nas ruas 5 de Abril, Elói Simões, Antônio Maia, São Sebastião, e em meados de setembro, Marabá estava completamente reconstruída. Os outros flagelos que apareceram como conseqüência da inundação — miséria, fome, epidemias, não puderam mais expulsar a população aí estabelecida. Isto porque em 1926, não se assentava mais no pontal do Itacaiunas uma reunião temporária de aventureiros e de especuladores, porém um verdadeiro núcleo social

Em 1947 verificou-se nova enchente “No dia 24 de março, as águas dos dois rios, Tocantins e Itacaiunas, que já haviam transposto os limites das cheias normais, iniciaram sua invasão à cidade. Dia 30, o pòsto do SESP (que naquela época ficava localizado na avenida Moura Carvalho) foi invadido pelas águas “ Tòdas as ruas de Marabá foram inundadas, total ou parcialmente foram atingidas 750 casas, das quais 96 arruinadas e 35 totalmente destruídas⁷. A população refugiou-se no Amapá, próximo ao campo de aviação, onde foram construídas 395 barracas de palha, que alojaram 353 famílias compostas de 1 450 pessoas.

Em São José (próximo ao Amapá) construíram-se 403 barracas para abrigar 403 famílias com 1 890 pessoas, e 25 para o comércio. As condições materiais da população instalada nestes lugarejos pode ser observada nas figuras 10, 11 e 12. Examinando-as, sente-se a instabilidade de uma população apenas acampada. Não houve maiores conseqüências desta promiscuidade profunda pela ação do pòsto de saúde do SESP, que para o Amapá se transferiu, orientando a população nas medidas higiênicas possíveis de serem tomadas, vacinando os habitantes contra o tifo e procurando combater os focos de malária. Esta, sem dúvida, é uma das razões por que a enchente de 1947 parece ter sido mais branda que a de 1926. Por outro lado, grande parte das construções apresentam maior estabilidade e segurança (madeira, tijolo, telha).

Após a descida das águas, os habitantes voltaram ao sítio primitivo e aí reconstruíram sua cidade, enquanto as autoridades discutiam a possibilidade da transferência de local da mesma.

Não se cogitou ainda de nenhuma obra para abrigar Marabá das enchentes. A planta da cidade com as casas e o material de construção mostra que, na extremidade do pontal, mas fàcilmente inundado, as

⁵ — *Revista Itatocan*, ano II, n.º 1 1954 Marabá

⁶ — *Relatório Mensal do Pòsto de Saúde do SESP de Marabá* Abil de 1947 Arquivo do Pòsto do SESP de Marabá Inédito

⁷ — Relatório apresentado por sua excelência o Sr. Luís Geola de Moura Carvalho, governador do estado do Pará ao Sr. Ministro da Agricultura — *Da viagem feita até a cidade de Marabá, em maio de 1947* Divisão de Águas do Ministério da Agricultura, Rio de Janeiro (Inédito)

habitações são em sua maioria de palha. Seu aspecto exterior indica acentuadamente a insegurança.

Se a cidade sobrevive, se aparece sempre no mesmo local e em condições mais estáveis é porque ela ocupa posição privilegiada em relação aos elementos extrativos, que constituem a riqueza da região.

Se a cidade reaparece no mesmo lugar imprevidente — desfavorável e inseguro sem dúvida — é porque o pontal onde ela se acha construída domina facilmente as duas únicas vias de escoamento da região — o Tocantins e o Itacaiunas.

Seus cursos são interrompidos, por travessões de areia, por corredeiras, devido ao afloramento de rochas eruptivas ou cristalinas. Assim no Tocantins encontramos as cachoeiras de Itaboca a jusante e as de Tauairzinho a montante da cidade.

O regime fluvial está intimamente ligado às duas estações que são nítidas — “o verão” e o “inverno”. O elemento que as distingue não é a temperatura e sim a presença ou não de chuvas. Logicamente as cheias se verificarão no “inverno” (outubro a abril) e as estiagens no “verão” (maio a setembro).

No “verão” o nível das águas desce consideravelmente dificultando a navegação, o que repercute de maneira profunda na vida da cidade.

A rede hidrográfica constituiu e constitui a principal via do povoamento da cidade e proporcionou o desenvolvimento econômico da região.

Marabá está no ponto terminal de uma região econômica representada pela bacia do Itacaiunas, com seus tributários, que produz a quase totalidade da castanha exportada pelo Tocantins. O Itacaiunas com suas dezenas de afluentes e igarapés navegáveis drenam para a cidade com reduzido custo toda a produção trazida da mata, uma vez que a safra da castanha coincide com o período das cheias, o que facilita sua exploração.

Há domínio absoluto da cidade sobre as regiões circunvizinhas, uma vez que tanto o Araguaia, Tocantins quanto o Itacaiunas, escoam a produção regional justamente na altura da cidade.

Além do mais, a praça comercial de Marabá na época do “verão” abastece os garimpos do Ipixuna (a jusante, e hoje quase extinto) e os de Mãe Maria e do Araguatins, a montante.

É por esta localização que a área de ação Marabá ultrapassa de muito os limites municipais, atraindo para sua órbita de influência econômica os municípios do baixo Tocantins (até Barão) e os do médio Tocantins, atingindo o norte de Goiás e oeste do Maranhão.

Marabá transformou-se, assim, no ponto de encontro dos tipos de economia do *hinterland* tocantino, representado pelo da Amazônia (o extrativista vegetal) e o goiano — o garimpeiro.

O bloqueamento da cidade pelo próprio Tocantins, pelas corredeiras que apresenta, as estiagens pronunciadas dos rios que dificultam ainda

mais os transportes e oneram o abastecimento da cidade, a falta de estradas que a liguem diretamente aos centros compradores e fornecedores de gêneros de primeira necessidade, são indiscutivelmente fatores que funcionam negativamente, conspirando contra o seu progresso, mas que não chegam a anular o imenso valor de sua posição em relação às regiões circunvizinhas.

Marabá deixou de ser, por isso, um “abarracamento de palha” ou um acampamento prestes a se levantar, quando se aproximar a enchente”. É hoje o mais importante aglomerado urbano do médio Tocantins



Fig 12 — Outros aspectos da população marabense obrigada a se refugiar no Amapá, em virtude das cheias do Tocantins que inundaram a cidade

II — Paisagem Urbana

1 — Traços de sua evolução Crescimento da cidade

As lutas políticas, nos últimos anos do século passado, em Boa Vista de Goiás, tiveram como consequência a emigração de alguns chefes políticos, que com a permissão do govêrno do estado do Pará ⁸ vieram se estabelecer em regiões do atual município de Marabá. Receberam do governador paraense a importância de 10 contos de réis, a fim de que pudessem fundar uma colônia agrícola. O local escolhido ficava a montante da atual cidade, um pouco acima da confluência dos dois rios e foi chamado Burgo do Itacaiunas

⁸ — “Em 1895, CARLOS GOMES LEITÃO, chefe político de Boa Vista de Goiás do Tocantins em Goiás recebeu do governador do estado do Pará, LAURO SOBRÊ, a importância de 20 contos de réis, dos quais conseguia apenas 10 para a fundação de uma colônia” “Notas” de ANTÔNIO MORBACH (Inédito)

Casualmente foi descoberto o leite de uma árvore (nos últimos anos do século XIX) que examinado em Belém atestou ser “caucho da melhor qualidade”.⁹ Os moradores das regiões próximas, sobretudo do sudoeste do Maranhão e norte de Goiás, começaram a emigrar para aquelas terras, pois, o caucho enriquecia com facilidade quem trabalhava em sua extração. Tais acontecimentos deram ao Burgo do Itacaiunas vida intensa! passou a comerciar diretamente com Belém e com o norte de Goiás, através de batelões.

FRANCISCO COELHO, maranhense do Grajaú, comerciante que viera estabelecer-se no povoado, verificou a importância, para o comércio do caucho, que teria o pontal formado pela junção do Itacaiunas com o Tocantins. Para lá mudou sua casa de comércio, instalando-se em uma barraca, a que deu o nome de Marabá. Isto a 7 de julho de 1898 Dêste modo pôde facilmente comerciar com os caucheiros; a êstes era mais interessante vender logo o produto a ter que remar contra a correnteza do Tocantins.

A valorização da borracha, o aumento da produção caucheira, atraíram para Marabá um número maior de comerciantes e aventureiros. Nestes primeiros anos do século XX, a região onde se instalara o povoado era justamente a extremidade do pontal que corresponde hoje à praça Francisco Coelho.

Mas Marabá do caucho não passou de um abarracamento de palha e assim teria continuado se a descoberta da castanha e sua posterior exploração não viessem modificar completamente o destino do antigo Burgo.¹⁰

Em 1913, por lei estadual, foram criados o município e o distrito de Marabá, cujo território foi desmembrado do município de São João do Araguaia; em 1922, era êste extinto e seu território anexado ao de Marabá, cuja sede no ano seguinte era elevada à categoria de cidade.

Estas mudanças administrativas são por si só suficientes para mostrar a importância que tomara o pontal do Itacaiunas

A partir desta época a influência de Marabá foi aumentando progressivamente, devido às possibilidades econômicas da região que ela domina.

O estudo do crescimento urbano (ver fig. 13) tem de ser feito levando em consideração as enchentes; elas marcam nitidamente as fases de melhoramentos e de desenvolvimento de Marabá.

A enchente de 1926¹¹ destruiu completamente Marabá, e forçou a sua reconstrução. Nesta época já surgiam outras atividades urbanas, que contribuíam dêste modo para maior fixação da população. O re-

⁹ — Idem, Idem (Gentilmente cedidas pelo autor)

¹⁰ — Não conseguimos dados sobre a data da descoberta da castanha e o início de sua exploração. Sabe-se, entretanto, que em 1913, quando foi criado o município, a exportação da *Bertholetia* atingia a 2 502 hectolitros

¹¹ — Não há uma planta da cidade anterior a 1926. A restituição só pôde ser feita pela autora em relação ao ano de 1928, baseando-se no nome das ruas onde foi instalada luz elétrica (1928)

flexo foi nítido nos materiais de construção, que passaram a substituir a palha — taipa, madeira, tijolos e telha.

A expansão da cidade, como mostra o mapa de crescimento da cidade, se fez no sentido de montante dos rios Tocantins e Itacaiunas, pelas facilidades e mesmo vantagens apresentadas pela topografia do sítio. A margem tocantina ganhou em importância pelo estabelecimento das mais importantes casas comerciais e armazéns de depósito de castanha. A escolha do local é perfeitamente justificável: são melhores as condições oferecidas pelo “pôrto”, motivo pelo qual os terrenos aí são mais valorizados

No período 1929/1947 o crescimento da cidade ainda tomou o mesmo sentido que o da fase anterior, isto é seguiu as margens do Tocantins. Largas avenidas, foram posteriormente abertas; ruas paralelas à Antônio Maia surgiram, e, Marabá tomava outro aspecto. A cidade perdia uma de suas características mais primitivas — a instabilidade da população que se refletia nas casas de palha, que constituíam a maioria da cidade

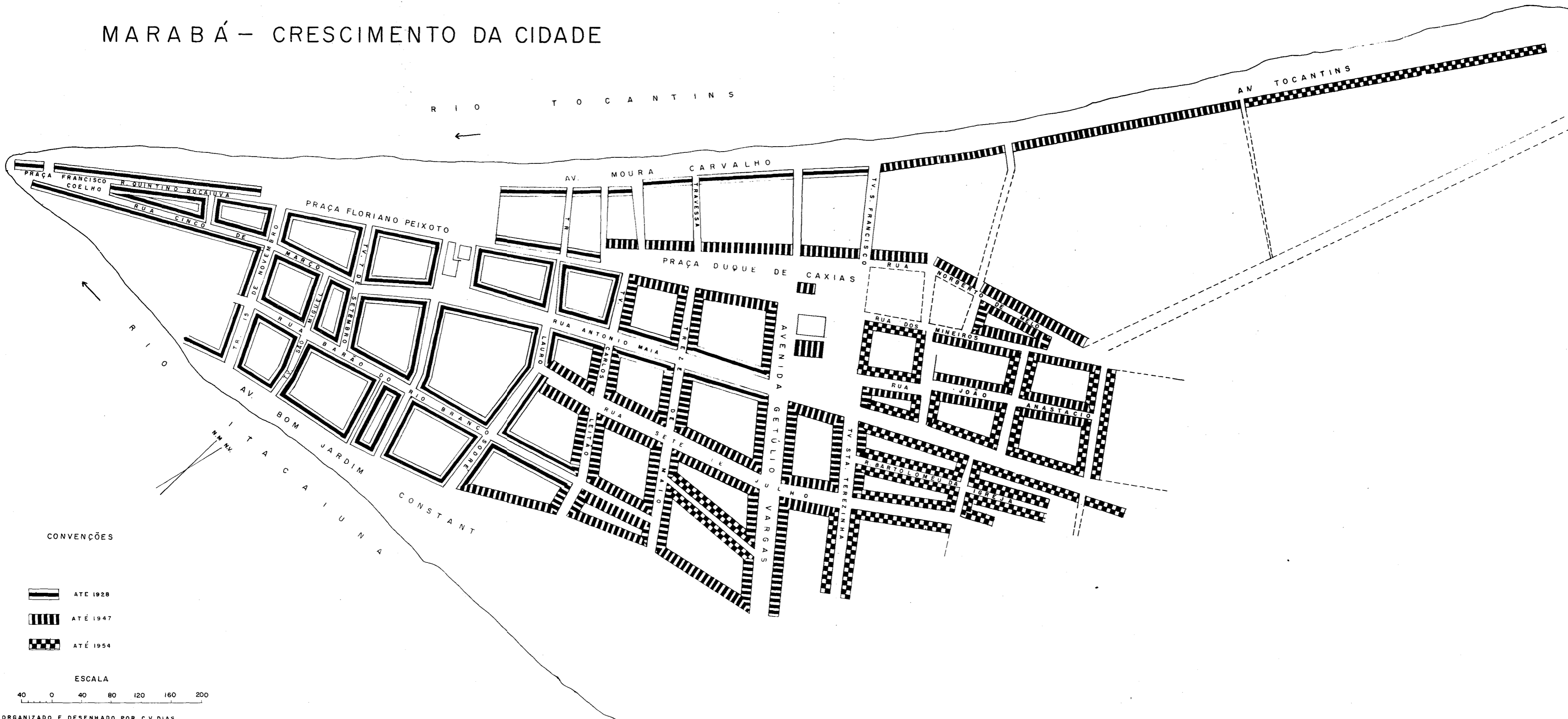
Pela rua 5 de Abril a zona urbana atingiu a atual praça Duque de Caxias, as repartições públicas foram transferidas para a praça, ganhando maior importância esta parte da cidade, que a extremidade do pontal, onde se instalara o núcleo inicial. Esta preferência é lógica; o crescimento da cidade teve como consequência a ocupação de regiões mais altas, muito raramente atingidas pelas enchentes, o que não acontece com a extremidade do pontal, onde todos os anos as águas o inundam

No período 1947/1954, pela margem do Tocantins, a área urbana atingiu a fazenda Santa Rosa, esta região que até então constituía uma das zonas rurais, parte integrante do distrito de Marabá, ficou intimamente ligada à cidade constituindo um novo “bairro”, que conservou o nome da antiga fazenda. Atualmente é um dos subúrbios de Marabá




Outra zona ocupada pelo crescimento urbano, até 1954, fica situado a SE do Tocantins. Como aconteceu em relação à fazenda Santa Rosa, a população, atraída pela safra da castanha aí se estabelecia, pela possibilidade de encontrar trabalho, devido às atividades novas que surgem no “verão”, com a exploração do garimpo. Os terrenos são os menos valorizados da cidade pelas dificuldades de abastecimento de água e gêneros alimentícios devido a seu afastamento do rio e da zona comercial.

O crescimento de Marabá continuará, sem dúvida neste sentido e será facilitado se forem tomadas certas medidas. Entre a atual região ocupada pela cidade e o sul da fazenda Santa Rosa, há uma depressão de terreno, que normalmente é inundado. Somente o atêrro ou construção de uma ponte poderá efetivar a ocupação da zona a montante, localmente chamada das Castanheiras. Esta, indiscutivelmente, apresenta melhores condições naturais que o próprio sítio atualmente ocupa-

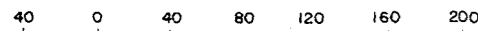
MARABÁ - CRESCIMENTO DA CIDADE



CONVENÇÕES

-  ATÉ 1928
-  ATÉ 1947
-  ATÉ 1954

ESCALA



do pela cidade. A região é bem mais elevada, não estando sujeita à ação das cheias.

A Superintendência do Plano da Valorização Econômica da Amazônia tem planejado como uma de suas atividades mais próximas a mudança do sítio de Marabá, como solução encontrada para libertar a população do perigo das inundações.

Dados os motivos que orientaram o estabelecimento deste núcleo urbano, talvez que esta atitude venha mudar o atual papel que desempenha Marabá em relação ao comércio da castanha.

2 — A população atual, gêneros de vida

Estando em uma região de transição, entre a Amazônia e o Planalto Central, Marabá sofreu as influências das duas correntes povoadoras do Tocantins — a primeira proveniente de Goiás, tradicionalmente pastoril e garimpeira, a outra vinda da Amazônia, cuja economia se baseia no extrativismo vegetal.¹² Estes dois elementos se encontraram em Marabá, constituindo a base de sua população. Nestas origens talvez possa ser encontrada a explicação para a dualidade de gêneros de vida da população durante o ano: a extração da castanha no “inverno”, e o garimpo do diamante e do cristal de rocha no “verão”. Estas atividades fazem com que a população de Marabá se caracterize por grande instabilidade.

É impressionante a força atrativa de Marabá na safra da castanha; caixeiros viajantes, provenientes do Sul do país, sertanejos do Maranhão e de Goiás, sentem-se atraídos pela fama de riqueza que a valorização da castanha transmitiu à cidade. Mas, é sobretudo na região do baixo Tocantins — municípios de Tucuruí, Baião, Mocajuba, Abaetetuba, que a cidade situada no Itacaiunas exerce sua força sedutora. Os seringais sobretudo ficam completamente abandonados, restando-se pela falta de braços, pois devido à valorização da castanha, os proprietários do baixo Tocantins não podem oferecer as vantagens exigidas pelos colonos.

Até 1940, à proporção que diminuía a safra da castanha, a ausência de trabalho forçava os emigrantes a regressarem parceladamente às regiões de onde haviam partido. Marabá atravessava vida pacata, contrastando com os dias buliçosos da safra. A descoberta do diamante e a exploração do cristal de rocha no Tocantins trouxeram uma nova função urbana: o abastecimento dos garimpos. Marabá constituiu-se em ponto obrigatório de parada das embarcações, devido à praça comercial que possui. A cidade oferecia uma série de vantagens, e assim muitas vezes de regresso dos garimpos os indivíduos fixam residência em Marabá. É o que se tem verificado com muita freqüência nestes últimos anos.

¹² — LUIS FLORES DE MORAIS RÊGO — “O vale do Tocantins-Araguaia, via natural de acesso ao centro do Planalto Brasileiro” *Rev. Geográfica*, ano II, n.º 1 Associação dos Geógrafos Brasileiros, pp 3/15

O censo de 1950 acusou uma população urbana de 4 937 habitantes, aumentando de 70,6% em relação à existente em 1940. Realizado em julho, o recenseamento coincidiu justamente com a época em que ficam na cidade os que realmente nela residem. Este aumento da população foi refletido no próprio crescimento urbano.

O inquérito de saneamento domiciliar, a planta da cidade e as casas e o material de construção, e o estudo destas habitações dão uma idéia do nível de vida da população domiciliada em Marabá. O inquérito de saneamento domiciliar¹³ foi feito em relação à água de beber, às privadas, ao lixo, ao quintal e às habitações¹⁴.

Em 1953 as casas existentes na cidade eram em número de 1 180. Destas 296 não possuíam privadas, sendo que 1 115 foram visitadas.

Em 1954 foram controladas 1 166 habitações das 1 230 existentes, das visitadas 376 não possuíam sanitários.

Organizado um quadro com os últimos dados obtidos se pôde avaliar o estado sanitário da cidade, o que deixa muito a desejar, indicando o nível em que vive a maior parte da população, que desconhece, quase em absoluto, as simples regras de higiene com as quais se deve orientar

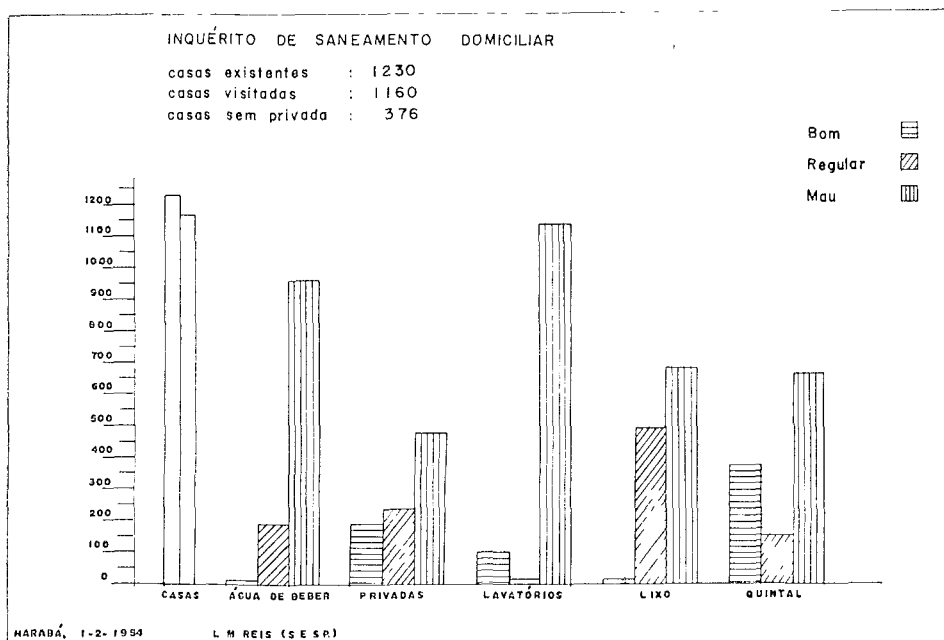


Fig. 14

3 — A cidade e o material de construção.

O aspecto material de Marabá não a diferencia, em linhas gerais, das outras cidades do interior do estado do Pará. As casas são em sua

¹³ — Os dados foram cedidos pelo posto de saúde do SESP de Marabá em julho de 1954.

¹⁴ — Os dados são referentes às visitas feitas em 23-6-1953 e 1-7-1954.

grande maioria geminadas e construídas sem o devido recuo em relação à rua

O material comumente usado nas construções, resumia-se em: palha, taipa, madeira, tijolo, para parede; palha e telha, para cobertura; madeira, ladrilho, tijolo, cimento, ou simplesmente terra batida, para o piso. Excetuando-se o cimento, o restante era obtido no próprio local, ou na região circunvizinha. A atual produção das olarias do Itacaiunas é toda empregada em Marabá. Facilitam deste modo a substituição progressiva sobretudo da palha como material de construção. Os incêndios a que se achava exposta a cidade (o último foi em 1952) foram um forte incentivo para tal medida.

De modo geral as casas são pequenas e construídas por processos simples e “primitivos”, constrói-se como que por “instinto” para os quais os conhecimentos técnicos, perfeitamente dispensáveis, são substituídos pela prática. Aliás as dependências das habitações refletem esta simplicidade: sala, um ou dois quartos, cozinha. Os sanitários e banheiro são construídos fora do corpo da casa.

A planta da cidade com as casas e o material de construção (fig 15) mostra os seguintes tipos.

- 1) Casas de palha
- 2) Casas de palha e taipa
- 3) Casas de madeira e telha ou de madeira e palha,
- 4) Casas de tijolo e telha

As figuras 16, 17, 18, 19, 20, 21 e 22 ilustram os diversos tipos de habitação existentes na cidade.

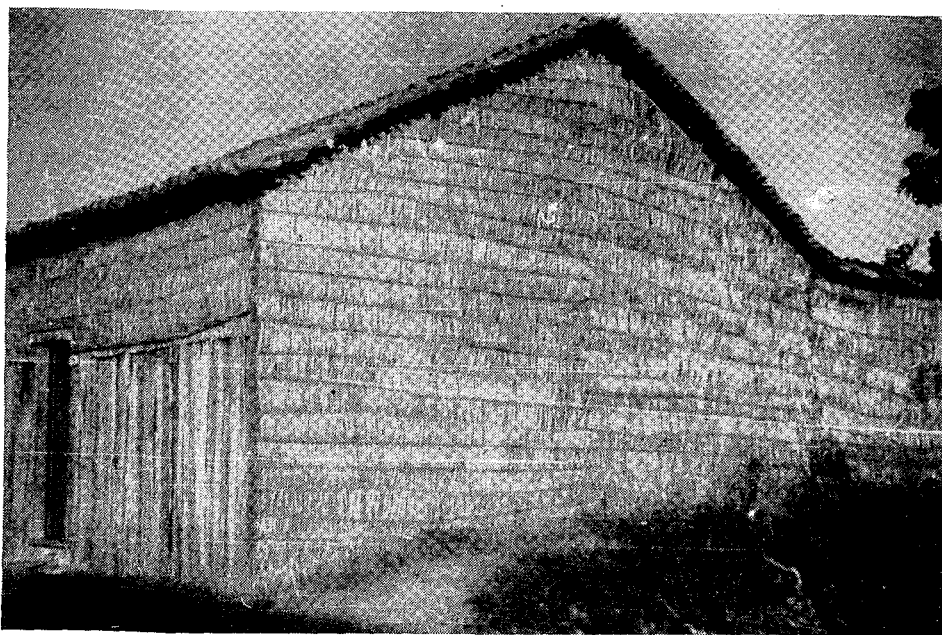


Fig 16 — A palha utilizada como parede é trançada para maior durabilidade e segurança (Foto da autora)

4 — Funções administrativas e sociais.

Sede do município do mesmo nome, Marabá, foi em 1923 elevada à categoria de cidade.



Figs 17 e 18 — Tipos de habitação encontrados em Marabá. Estas de taipa e palha são típicas da zona suburbana da cidade e representam a utilização dos materiais comuns no médio Tocantins. O piso destas casas em sua grande maioria é de terra batida. Constituem a maior parte das construções da cidade sobretudo surgidas no período de 1947. (Foto da autora)

Pela importância regional que possui é sede de uma agência municipal de estatística (órgão do IBGE) e sede de comarca (desde 1927) e de um posto de saúde do SESP. O movimento de navegação dos rios Tocantins e Araguaia fez com que em Marabá fôsse localizada uma agência da Capitania dos Portos do Pará.

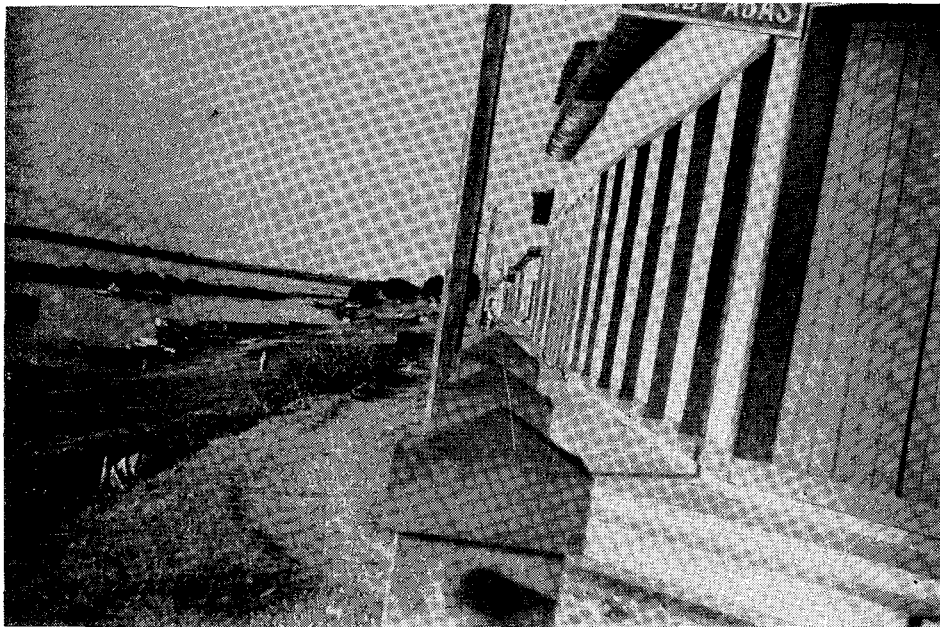


Fig. 19 — Casas comerciais construídas de madeira da região. Pode-se observar que houve cuidado em instalá-las em plano mais elevado que a rua em virtude desta área urbana sofrer regularmente os efeitos das enchentes do rio Tocantins. Este inconveniente é suplantado pela invejável localização quanto ao comércio. (Foto da autora)

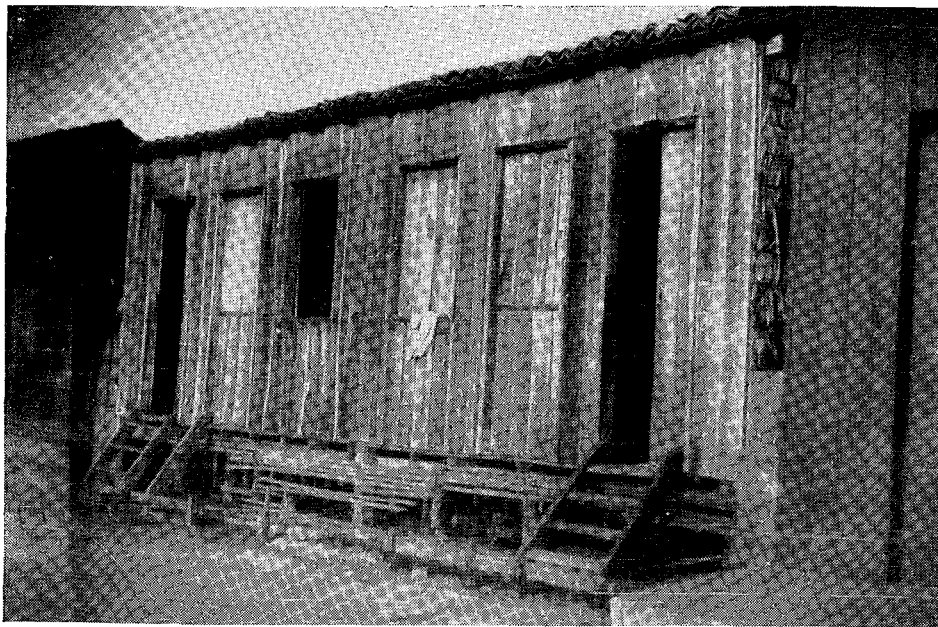


Fig. 20 — Outro tipo de casa de madeira de construção mais rústica, própria da área suburbana de Marabá. (Foto da autora)

A instabilidade da população marabaense pode ser estudada pelo exame da vida social d'êste centro urbano. O inquérito local indica que o estabelecimento de clubes recreativos, literários e esportivos é de pouca duração. Há no início o interesse da população, mas depois de certo tempo a instituição entra em decadência, acabando por desaparecer. Os



Fig. 21 — Embora esparsas, as casas de tijolo predominam no perímetro urbano. Seu aparecimento indica uma melhoria. São quase todas de um só pavimento. Piso de madeira, tijolo, ladrilho ou cimento. O número de casas de tijolo vem aumentando progressivamente o que é um dos reflexos da maior estabilidade da população residente em Marabá. (Foto da autora.)

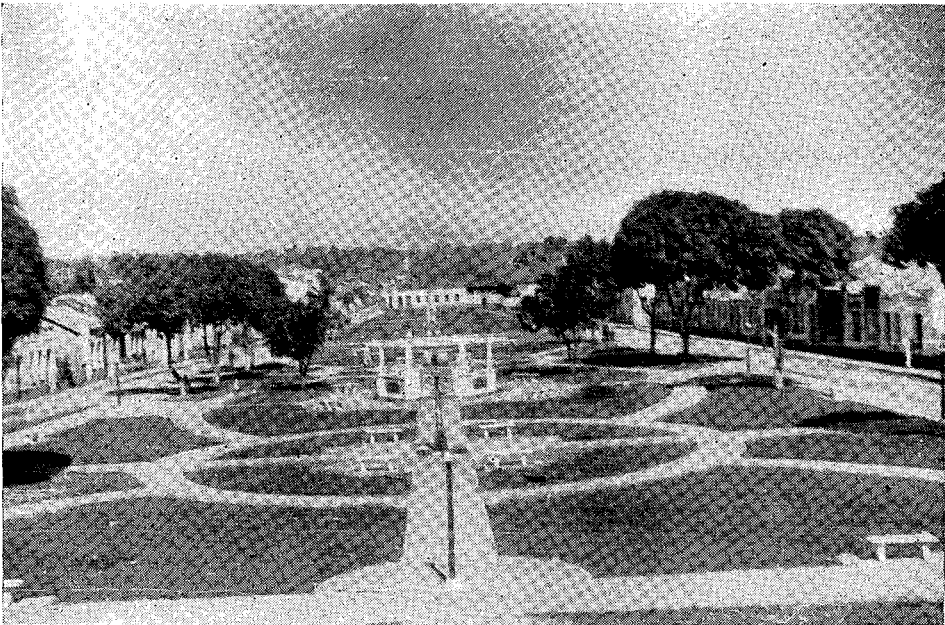


Fig. 22 — Praça principal de Marabá, recentemente reformada; seu aspecto contrasta com as residências baixas, rústicas que podem ser observadas à direita e à esquerda da figura. (Foto da autora.)

marabaenses interpretam tal fato como devido exclusivamente ao desinterêsse dos habitantes pelo progresso da cidade. Na realidade êste “desinterêsse” é proveniente da falta de raízes que a população apresenta em relação a êste centro urbano. Parte da população é procedente de outras regiões, e quando terminada a safra da castanha, se dirige para centros maiores. A população fixa não comporta a existência de centros recreativos permanentes. Funcionam sòmente na época da safra.

Diversões contínuas são as sessões cinematográficas e os jogos de futebol

5 — Transportes urbanos:

Quanto aos transportes urbanos, a extensão das ruas e as necessidades da população ainda não se tornou indispensável um sistema organizado de transportes motorizados. Sòmente a Prefeitura possui um caminhão. Alguns utilizam o cavalo, outros bicicletas ou motocicletas. Mas, a maior parte da população não dispõe de um meio fixo de transporte.

É comum as cargas serem transportadas pelo próprio homem ou em lombos de burro (fig. 23). Esta deficiência nos transportes é refletida na valorização dos estabelecimentos comerciais situados na Avenida Moura Carvalho (frente do Tocantins). Aí se fixou o grande comércio, e em certas épocas do ano (cheias dos rios) as embarcações “ancoram” na própria casa de comércio facilitando dêste modo o transbôrdo das cargas.



Fig. 23 — *Aspecto comum na cidade de Marabá. O transporte das mercadorias feito em lombos de burro* (Foto da autora)

6 — Atividades urbanas:

Embora a função primordial seja o comércio da castanha, Marabá está saindo da fase da indústria doméstica, representada por pequenas oficinas de ferreiros, carpinteiros, funileiros e sapateiros, indispensáveis à vida de uma comunidade estável.

Na cidade aparecem algumas organizações em franca prosperidade. Há oficinas mecânicas com estaleiro de construção naval anexo, especializando-se não só na construção dos “cascos” para motores, empregados nos transportes, como de peças, de remontes, de consertos das máquinas e “cascos” (Figura 24).

A iniciativa surgiu de necessidade imposta pela própria vida da cidade, uma vez que, na época das estiagens, pela dificuldade da navegabilidade dos rios, diminui o movimento de carga e tráfego. Este momento é aproveitado para recolher as embarcações aos estaleiros, a fim de fazerem os reparos indispensáveis, para que na época da safra possam ininterruptamente serem empregados no transporte da castanha. Como muitos dos armadores residem em Marabá, tornou-se como que uma necessidade a localização dos estaleiros na própria cidade.

Marabá possui duas fábricas de sapatos, cuja produção encontra mercado no próprio centro urbano e muitas abastecem a região dos garimpos.

Há atualmente na cidade as “Fábricas Valdemy” — de beneficiamento de arroz, de sabão e de ladrilhos e marmorites. São uma tentativa de diversificação econômica. Representam a iniciativa parti-



Fig. 24 — Sendo o rio a mais importante via de comunicação no médio Tocantins têm-se desenvolvido os estaleiros e oficinas de reparos de motores. Esta figura mostra um aspecto do estaleiro no rio Itacaiunas, na cidade (Foto da autora)

cular e que tem tomado impulso devido à tenacidade de um indivíduo empreendedor.

Antigamente havia um pequeno moinho, em 1951 foi instalada a usina de beneficiamento de arroz.¹⁵ O motor “Diesel” que impulsiona o mesmo tem uma capacidade de 36 HP. A princípio a fábrica beneficiava 40 toneladas. Gradualmente tal quantidade foi sendo aumentada para 120 toneladas, em 1953 para 343 toneladas; as estimativas para 1954 são de 1 000 toneladas. O arroz é proveniente das fazendas do proprietário da fábrica das colônias do Itacaiuna.

O transporte de arroz da zona produtora para a fábrica é feito em lombos de burro. 80% do arroz beneficiado é vendido na praça de Marabá, os 20% restantes encontram bom mercado nos garimpos do norte de Goiás.

Em 1952 foi instalada a fábrica de sabão. O óleo de côco é proveniente de Goiás; o sebo é obtido em Marabá. Fabricação tóda manual. A produção atinge 200 caixas e encontra bom mercado na própria cidade e também nas regiões de montante.

A fábrica de ladrilhos e marmorites surgiu em 1933. Foi contratado um técnico especializado em Belém. No início a produção de ladrilhos foi de 6 metros quadrados mensais. Atualmente é de 180 metros quadrados mensais. Os mercados consumidores são Marabá e o sertão maranhense-goiano. O aumento sucessivo da produção atesta que o mercado consumidor tem aceitado as novas indústrias que surgem.

Ainda como atividade industrial há a registrar as olarias. São em número de 12, localizadas no leito maior do Itacaiunas, pela facilidade de obtenção da matéria-prima. Funcionam periódicamente de julho a novembro. Esta é a época em que muito raramente chove e o rio está na fase de estiagem, dêste modo fica a região a salvo das águas. Não acontece o mesmo entre janeiro e maio, isto é no “inverno” pois todo o leito maior é inundado. Suspendem-se os trabalhos neste período. Em tais olarias desconhece-se quaisquer inovações impostas por uma técnica moderna. O trabalho executado é todo manual; tijolos e telhas são expostos ao sol e posteriormente “cozidos” em fornos também de barro. Fabricam-se telhas, alvenaria e tijolos. De produção reduzida, pode ser calculada em 150 milheiros assim distribuídas: 50 000 telhas, 80 000 alvenarias; 20 000 tijolos. Tóda esta produção é consumida em Marabá, sendo ainda insuficiente para atender ao ritmo das construções (Fig. 25).

7 — Abastecimento da cidade

O crescimento da população (conseqüente do desenvolvimento da indústria extrativa) e sua maior estabilidade, aumentou as necessidades da urbe como centro consumidor. Houve um incremento da importação sob o prisma abastecimento da cidade.

¹⁵ — O capital empregado foi mais ou menos de Cr\$ 300 000,00

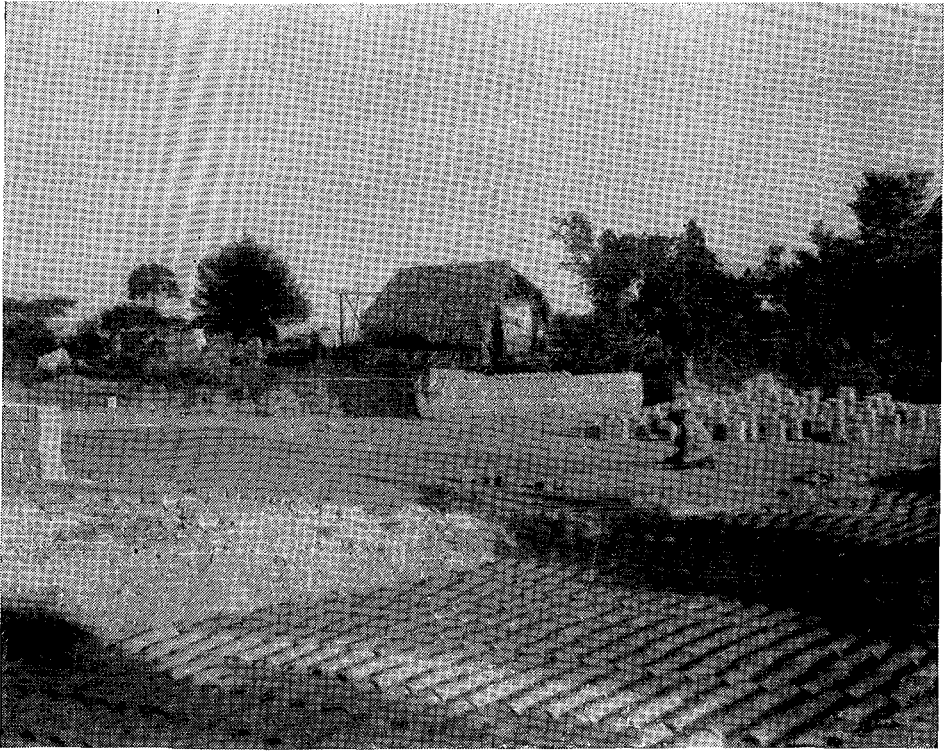


Fig 25 — As atividades ligadas à produção de tijolos, telhas são das mais primitivas, em que pèse a disseminação desta atividade pelo rio Itacatuas. Tóda a produção é manual e consumida na própria cidade (Foto da autora)

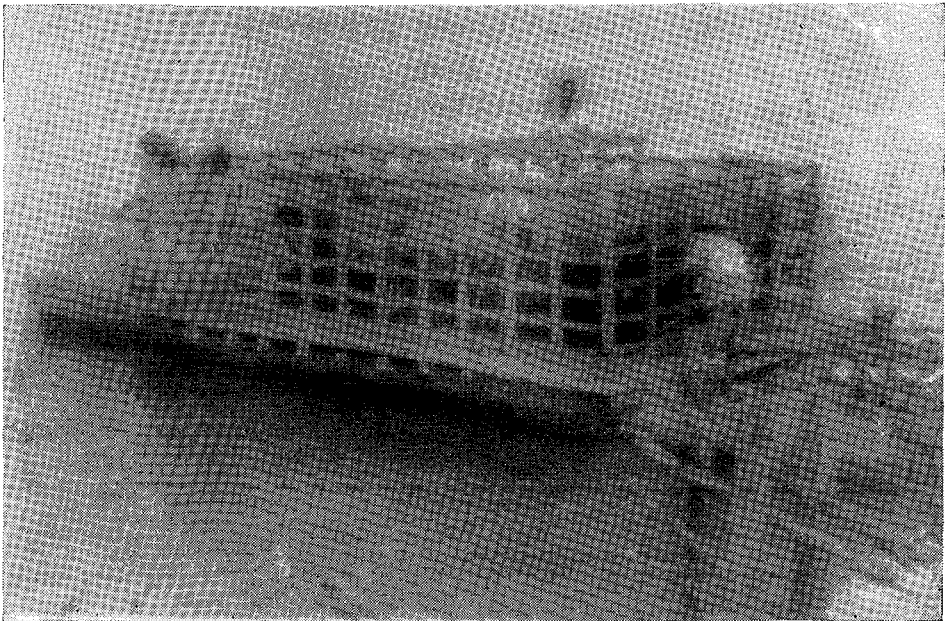


Fig 26 — Travessia do Araguaia do gado vindo de Goiás para Marabá. A balsa é adaptada a duas canoas movidas por motor de pôpa

Sob este aspecto a cidade de Marabá está intimamente ligada a Belém do Pará, aos sertões goiano e maranhense; em menor escala ao Rio de Janeiro, São Paulo, Fortaleza e Recife.

Desde a fundação da cidade, que a região tocantina a montante fornece-lhe gado, toucinho, rapadura, carne salgada, queijos, cereais e outros produtos sertanejos.

O gado vem de Goiás pelas estradas que margeiam o Tocantins e Araguaia. Antigamente eram distribuídas pelas ilhas e adjacências, onde se refaziam e aguardavam o corte para o consumo da cidade, a travessia do Araguaia era feita em balsas, construídas exclusivamente para este fim, a princípio impulsionadas a vara, mas hoje, adaptadas a pequenas canoas movidas a motores de pôpa — os “pentas” — como se pode ver na figura 26.

Há invernadas, atualmente, no próprio município mais próximo da sede. As pastagens são artificiais e os fazendeiros têm procurado melhorar as condições de seu rebanho.

Os maiores criadores conseguiram da Prefeitura a preferência para abastecer a cidade de carne verde. Há três fornecedores, que em cada mês são os responsáveis pelo abate do gado. Dos matadouros particulares é a carne transportada para o mercado municipal em um carro de madeira, construído especialmente para este fim (ver figura 27) pu-



Fig 27 — Tipo de carro que transporta, dos matadouros para o mercado, a carne verde

(Foto da autoia)



Fig 28 — No abastecimento da cidade ocupa lugar importante o mercado municipal
(Foto da autora)

xado a boi A matança é diária e a carne é fornecida à população à razão de Cr\$ 14,50 o quilo

Em 1953 foi o seguinte o movimento dos matadouros locais

Meses	Bovinos	Suínos
Janeiro	152	22
Fevereiro	163	44
Março	193	38
Abril	197	49
Maiο	209	50
Junho	190	52
Julho	125	36
Agosto	69	57
Setembro	116	30
Outubro	115	53
Novembro	116	93
Dezembro	123	108
TOTAL .	1 768	632

O menor número de reses abatidas corresponde aos meses em que a população da cidade se acha reduzida, pela atração exercida nesta época do ano pelos garimpos

Nota-se uma iniciativa de atividades agro-pastoris, em terras do próprio município, devido à importância de Marabá como centro consumidor. As invernadas e suas transformações gradativas em fazendas de criação foram uma primeira tentativa. O aparecimento dos sítios, onde se cultiva o arroz, o milho, o feijão, a mandioca, é outra. A própria Prefeitura vem incentivando o estabelecimento de “colônias agrícolas” em terras da municipalidade. Aos poucos a população vai-se dedicando a outras atividades que não seja o extrativismo.

O fornecimento de leite à cidade é feito por 7 proprietários de fazendas, cujo gado é criado para este fim. O leite é transportado para o consumo urbano, em burros ou em pentas, (conforme a localização da fazenda) em tambores especiais e vendido à razão de Cr\$ 5,00 o litro.

Devido a melhores condições dos pastos no “inverno” a produção é maior que no “verão”, mas mesmo assim ainda é insuficiente para atender às necessidades da população.

A praça de Belém abastece Marabá de gêneros alimentícios (secos e molhados). Dadas as dificuldades de transporte, aumentadas no “verão”, há uma variação nítida de preços nas duas épocas do ano destes produtos importados.

No “inverno” a vida é um pouco mais barata. O que onera o custo de vida é indiscutivelmente o sistema de transporte, deficiente e incerto, que a liga aos centros abastecedores e o interesse muito acentuado pelo extrativismo vegetal que absorve todos os capitais.

Este último fator se constitui em verdadeiro óbice ao estabelecimento de uma vida agro-pastoril próxima a Marabá.

Abastecimento de energia: até ser instalada a usina a vapor (em outubro de 1929) a cidade era iluminada a querosene importado de Belém através dos “motores”, que fazem a ligação entre as duas cidades. Mais tarde a lenha necessária para o consumo da usina ¹⁶ era proveniente das regiões próximas à cidade. Era relativamente fácil, pelo tipo de vegetação dominante no município.

Em 1946, havia 277 ligações domiciliares, mas a zona servida era apenas o perímetro urbano e a finalidade da usina era apenas a de iluminação. Este motor foi substituído por um Caterpillar de 220 volts (combustão interna) cujo consumo de gasolina era de 150 litros diários.

Em 1950, havia 470 ligações domiciliares pois tendo maior potência o motor pôde atender a uma área muito maior, estendendo-se ao perímetro suburbano da cidade.

O crescimento de Marabá foi mais rápido nestes últimos anos, e, assim sendo houve necessidade de maior força motriz para fornecer luz à cidade.

¹⁶ — Em 1928 foi instalada uma usina a vapor para fornecimento de luz à cidade.

Em julho de 1954 foi inaugurado novo motor "Diesel", o que veio a ampliar a área de iluminação da cidade, atingindo, desta forma, o "bairro" de Santa Rosa

Além da iluminação há motores particulares quando surge necessidade imprevista, é o caso das usinas de beneficiamento de arroz e do próprio Pôsto do Serviço Especial de Saúde Pública (SESP)

A lenha é usada em grande escala no uso doméstico

Abastecimento de água: Não dispõe Marabá de qualquer sistema público de abastecimento de água. A maior parte da população se serve da água retirada dos rios, sem nenhum tratamento prévio. A água é coletada no rio, por pessoas encarregadas dêste mister, em latas de que-rosene prêsas, cada uma, nas extremidades de um bastão roliço, por uma corda (Figura 29).

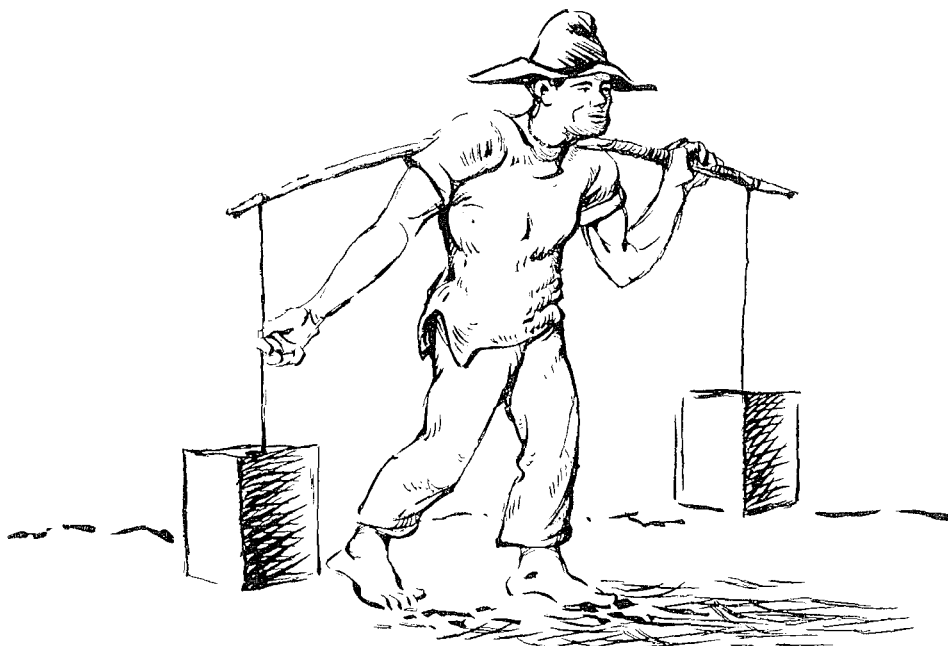


Fig. 29 — Neste bico de pena acha-se caracterizado o tipo humano que faz o transporte da água do rio para as residências

Nas zonas mais afastadas do rio, há poços, de onde a população retira água necessária em baldes ou em latas

A Prefeitura Municipal entrou em entendimento com o Serviço Especial de Saúde Pública, no sentido de que êste serviço se encarregasse do planejamento e execução de um sistema de abastecimento de água para a cidade. As despesas correrão por conta do próprio município. Estabelecido o convênio, o Departamento de Engenharia do SESP estudou o sítio da cidade e fêz o planejamento completo para tal empreendimento. As obras já tiveram início, estando em construção a cisterna. Situada a SE da Prefeitura, está sendo feita de concreto armado, como se pode ver na figura 30.

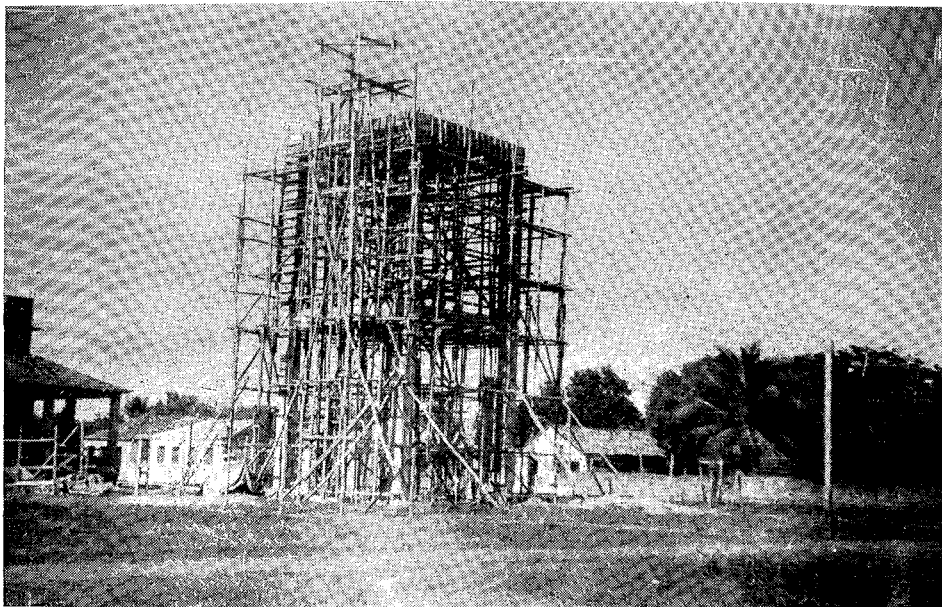


Fig 30 — Aspecto da construção da grande cisterna na cidade, que fará futuramente o abastecimento da água para Marabá
(Foto da autora)

III — *Função Urbana no Âmbito Regional*

1 — Os transportes

A cidade de Marabá entra em contacto com outras regiões diretamente através das vias fluviais e aéreas, e indiretamente pela E. F. do Tocantins.

A — *Vias fluviais*

Pela navegação fluvial, Marabá se comunica com Belém, com todo o baixo Tocantins e com a região a montante do Tocantins-Araguaia

A rêde hidrográfica do Tocantins-Araguaia desempenha papel paradoxal na vida da cidade. É responsável pelo povoamento de tôda a região e pelo escoamento da castanha, cuja safra coincide com o período das cheias, por outro lado, as corredeiras e travessões de areia existentes, quer a montante quer a jusante do sítio da cidade, dificultam a navegação na época da estiagem, isolando Marabá

Nos meses de junho a setembro as ligações de Marabá com as regiões do baixo Tocantins e sertão goiano-maranhense são esporádicas e arriscadas.

Logo após a confluência do Araguaia, o curso do rio Tocantins é interrompido por uma série de corredeiras, das quais a mais importante é a do Taurizinho.

CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE DO MÉDIO E BAIXO TOCANTINS

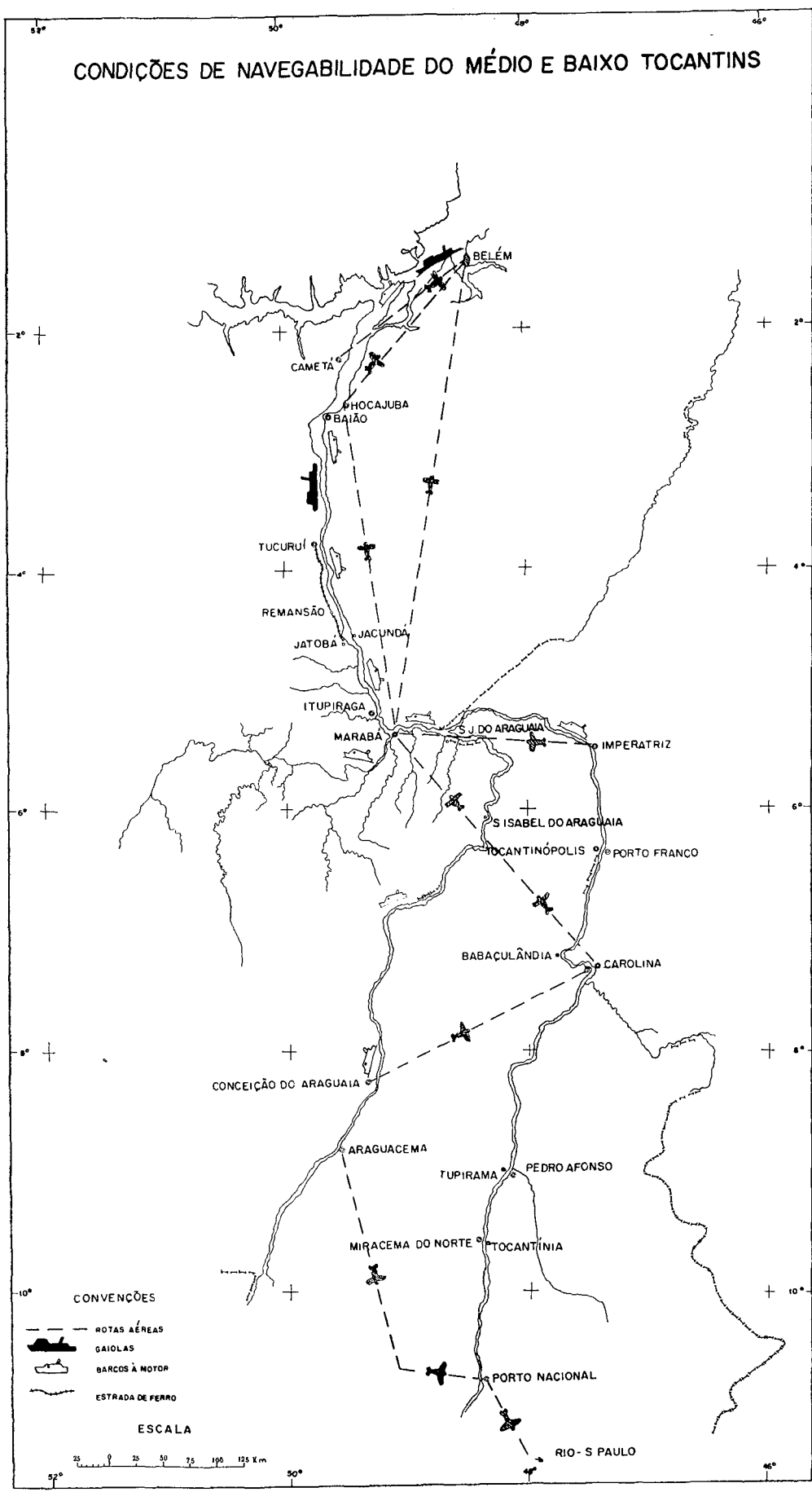


Fig 31

A jusante de Marabá, no trecho compreendido entre Jatobal e Tukurí, novamente o Tocantins apresenta obstáculos à navegação, o mais apreciável é a corredeira de Itaboca, numa extensão de 12 quilômetros e um desnível, segundo LA PLANQUE de 12 toesas (quase 72 pés) Na época das enchentes esta região é transposta através de 2 canais — o de Capitariquara (no centro) e o Jacundá (à direita), nas águas médias somente o canal de Capitariquara é utilizado e na estiagem fica tal trecho completamente vedado à navegação. ¹⁷

Para contornar êstes obstáculos houve adaptação de todo um sistema de embarcações. Muitos viajantes, que têm percorrido a região, estão em desacôrdo com o tipo de embarcação escolhido, achando-o inconveniente. É preciso, entretanto, considerar que os responsáveis pelos estaleiros são indivíduos que não possuem qualquer conhecimento técnico de construção naval e que exercem tais profissões pela prática adquirida através de anos de trabalho.

Servem a navegação fluvial, os seguintes tipos de embarcações:

1) “Motores” — São embarcações pequenas, cujo comprimento varia entre 15 e 20 metros e o calado oscila entre 0,80 a 1,20 metro. São equipados a motor “Diesel” de 40 a 120 HP.

De 1916 até 1954 não foram introduzidas modificações acentuadas. São elas assim cópia integral de outras já construídas, não obedecendo a plantas, moldes ou desenhos pré-estabelecidos. O construtor baseia-se na prática. Na própria cidade há estaleiros, sendo grande o número de “motores” construídos anualmente. Seu custo é de ordem



Fig 32 — O motor é o meio de transporte próprio das mercadorias de longo percurso. Aqui se pode observar uma destas embarcações carregada de tambores de gasolina para Marabá, onde será redistribuída para localidades próximas.

dos Cr\$ 300 000,00. O motor é adquirido em Belém. São embarcações mais típicas e mais importantes da região tocantina, e, desde que foi introduzida a navegação a motor no Tocantins (1916) é o tipo predominante. (Fig. 32).

2) “Batelões” — De 5 a 6 metros de comprimento, proa semelhante à pôpa, fundo arredondado, movido a vapor, destinado ao transporte da castanha. Foi o primeiro tipo de embarcação empregado na região e foi muito utilizado no transporte do caucho, ligava Marabá a Tucuruí. Levava mais ou menos um mês para vencer as distâncias entre as duas cidades. O batelão é hoje muito raro. Seu emprêgo não mais satisfaz as exigências do comércio da castanha; atualmente torna-se antieconômico pelo número de dias que são precisos para percorrer o trajeto entre Marabá e os castanhais. Foram assim quase completamente substituídos pelos “pentas”.

3) “Pentas” — Os “pentas” nada mais são do que canoas (algumas com capacidade de 12 toneladas), na pôpa das quais é instalado um motor “Diesel” de 4,5 a 30 HP (neste caso é chamado regionalmente “avoadeira”). Seu nome provém da marca dos primeiros motores, cuja potência era 5 HP. Tais embarcações vieram solucionar o transporte da castanha dos igarapés para Marabá. Pelo pequeno calado podem navegar mesmo nos igarapés e, assim sendo, penetram em regiões não atingidas pelos batelões. Sua velocidade torna possível a realização de várias viagens.

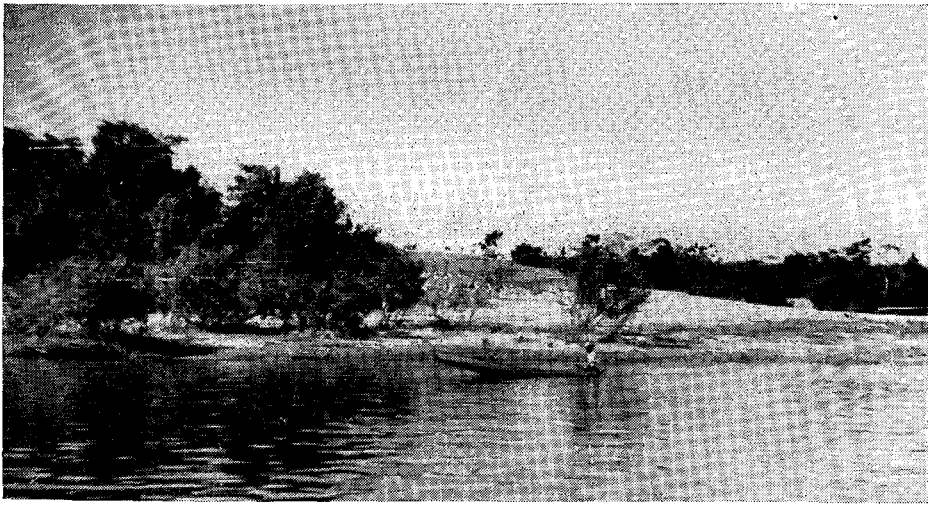
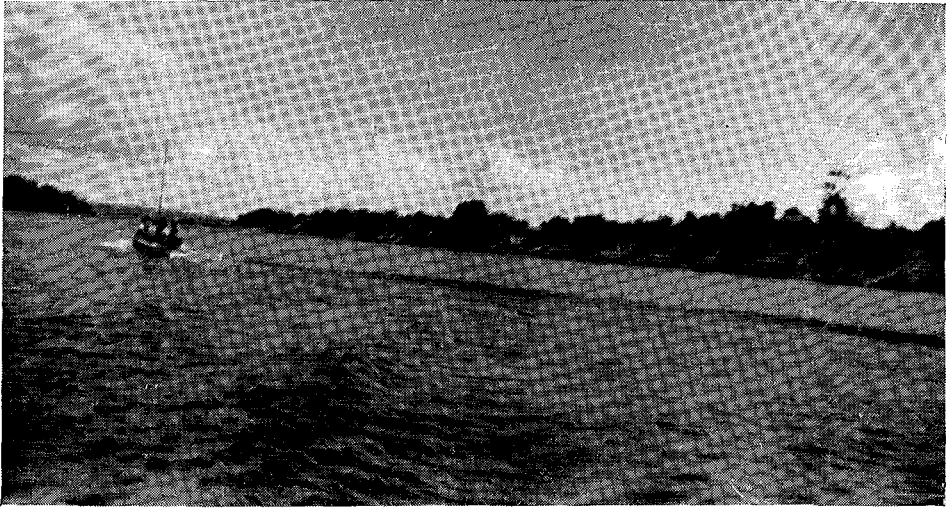
Hoje muito raramente fica a castanha retida nos castanhais.

4) “Montarias” — Embora não tão freqüentes como no baixo Tocantins, as montarias são encontradas nesta região. São pequenas canoas para 2 ou 4 pessoas, são construções inteiriças, pela escavação de um tronco de madeira. São mais comuns no curso superior dos igarapés onde os “pentas” não podem penetrar. (Fig. 34).

5) “Gaiolas” — Entre Tucuruí e Belém, a navegação é feita por navios do tipo “gaiola” pertencentes a SNAPP. Como grande parte da castanha exportada por Marabá fica depositada em Tucuruí, em armazéns, e daí transportada para Belém, eles desempenham papel não menos importante. Também o abastecimento da praça de Marabá, feito pela cidade de Belém, aguarda em Tucuruí, o momento para ser transportado a motor para Marabá.

B — *Estrada de Ferro do Tocantins*

Contornando o trecho encachoeirado do Tocantins, entre Tucuruí e Jatobal, pela margem esquerda do rio, foi construída a Estrada de Ferro do Tocantins. Embora, no plano projetado, tivesse tal linha férrea de atingir o norte goiano, existem apenas 117 quilômetros e 200 metros construídos (de 1905 a 1944) com bitola de 1 metro. A linha acompanha o rio até o Km 14, onde inflete cêrca de 10 quilômetros para o interior, depois de atingir Jatobal aproxima-se novamente da margem atingindo o rio.



Figs 33 e 34 — Dois tipos de embarcações ligeiras, características do médio Tocantins: a "montaria" de influência muito limitada e a "avoadeira" embarcação de grande velocidade, que representa papel importantíssimo no comércio dos garimpos onde o primeiro a chegar é o primeiro a comprar (Fotos da autora)

Embora marginando o Tocantins e tendo que atravessar partes baixas e cortadas por vários rios, a estrada de ferro não fica coberta pelas águas. Somente o Km 14, nas enchentes máximas fica submerso numa extensão de 400 metros, mas assim mesmo em um período curto ¹⁸

Mesmo abandonada e longe de apresentar condições normais para um regular funcionamento, a E F do Tocantins desempenha papel importantíssimo na vida regional. É por meio dela que se evita o trecho encachoeirado do Tocantins, no qual é impossível o tráfego na época da estiagem.

¹⁸ — VIEIRA, Flávio — Ferrovias Amazônicas — 1 Estrada de Ferro Tocantins — *Boletim Geográfico* n° 67, outubro — 1948

C — *Navegação aérea*

Veio solucionar em parte o problema dos transportes. Marabá ficou ligada ao sertão goiano e maranhense e ao pôrto de Belém. O mesmo acontece em relação a outros centros abastecedores como Fortaleza, Rio de Janeiro e São Paulo, durante todo o ano.

2 — A Circulação

Em seu conjunto, desempenham êstes meios de transporte papel importantíssimo na vida da cidade. É realmente por seu intermédio que circula quase tôda a produção econômica regional e o médio Tocantins é abastecido pelos portos de Belém, Rio de Janeiro, São Paulo, etc.

As viagens fluviais ainda estão muito dependentes do regime dos rios, uma vez que tanto o Tocantins, Araguaia, quanto o Itacaiunas se apresentam interrompidos pelas corredeiras e “travessões”.

Durante o período das cheias, Marabá liga-se diretamente a Belém e portos intermediários; com a bacia do Itacaiunas, e com os municípios do sertão maranhense e goiano (até Pôrto Nacional). Não há necessidade de baldeações apesar das corredeiras. Procuram-se os “canais” para atravessar os trechos encachoeirados

O comércio nesta época é ativo, o tráfego é intenso, porque coincide justamente com a safra da castanha.

As viagens para Belém e de Belém a Marabá fazem-se muito seguidamente, dando assim escoamento à castanha acumulada em Marabá, e trazendo de Belém produtos de que a cidade necessita.

Com Goiás e Maranhão também a circulação é grande, pois não só Marabá é um grande centro consumidor como redistribui os produtos importados de Belém, Rio de Janeiro, São Paulo, Recife e Fortaleza.

No “verão” o número de viagens é menor; as baldeações são inevitáveis, pois, devido ao nível baixo das águas, as corredeiras tornam-se perigosas

Para jusante da cidade, a navegação fluvial se realiza até Jatobal, onde se inicia um trecho encachoeirado do Tocantins. A navegação é interrompida pelas corredeiras de Itaboca.

A distância que separa Jatobal (ponto terminal da Estrada de Ferro do Tocantins) de Marabá é de 120 quilômetros, um motor de 17 metros de comprimento e de 60 HP consome neste percurso 220 litros de gasolina, subindo o rio e 120 litros descendo-o, (7 horas de viagem)

Em Jatobal faz-se a baldeação para que a carga daí siga até Tucuui por estrada de ferro; desta cidade até Belém a viagem é feita em “gaiolas”.

Se realmente êste sistema misto, fluvial-ferroviário, correspondesse às exigências da carga a transportar, a época do verão não se constituiria em obstáculo à economia regional.

Mas a Estrada de Ferro do Tocantins, devido às suas instalações precárias, não permite escoamento rápido dos produtos exportados pela região. Não há em Jatobal instalação de armazéns para guardar os produtos aí chegados. Ficam acumulados de qualquer maneira nas “praias”

A conseqüência de tal deficiência é a deterioração dos gêneros alimentícios e sobretudo da própria castanha.

Na economia do município se reflete a caducidade dos transportes, justamente nesta época — estiagem — é que a castanha atinge o preço mais elevado no mercado de Belém, em Marabá há uma desvalorização por causa das dificuldades acima mencionadas

Em Jatobal, as embarcações esperam muitas vezes 6 a 8 dias a fim de conseguir um lugar no “pôrto” para descarregar. As despesas advindas do sustento da tripulação fazem com que tais viagens nem sempre sejam compensadoras, embora o motor regresse a Marabá carregado

A navegação para o norte de Goiás e sudoeste do Maranhão, apresenta as mesmas dificuldades, pois têm que ser vencidas as corredeiras logo a montante de Marabá.

As conseqüências não são menores. Não é só a importância que tais regiões desempenham no abastecimento da cidade. É também época em que se acelera o movimento dos garimpos (extração do cristal de rocha) nos quais a praça comercial de Marabá exerce sua função abastecedora

Em relação ao Itacaiunas repete-se o mesmo drama. As águas do rio descem muito de nível na estiagem, as corredeiras são numerosas e a navegação é impraticável mesmo em embarcação de pequena calagem.

É verdade que os “pentas” vieram solucionar o problema da castanha evitando que ficasse retida nas regiões de montante.

O mesmo não acontece em relação à vida dos pequenos sítios e colônias agrícolas. A produção de frutos, legumes, cereais e ovos que encontra bom mercado em Marabá não pode atingir facilmente a cidade pelas dificuldades que apresenta a navegação. As baldeações são inúmeras, as viagens tornam-se longas, onerosas e desanimam os siti-antes e colonos. E o abastecimento de Marabá fica, dêste modo, prejudicado.

Há assim uma explicação para a queda rápida no movimento do “pôrto” de Marabá (fig 35), que se verifica quando se analisam os gráficos de 1942 e 1953.

Representam os gráficos o número de saídas das embarcações registradas na agência da Capitania dos Portos nesses anos.¹⁹

De modo geral há aumento progressivo no número de saídas das embarcações até os meses de abril e maio, para diminuir sensivelmente em junho. Estas variações são um reflexo da duração do período

¹⁹ — Os dados foram obtidos na própria agência da Capitania dos Portos, em Marabá, pela autora, em julho, 1954

MOVIMENTO DO PORTO DE MARABÁ: SAIDA DOS "MOTORES" 1953 e 1942

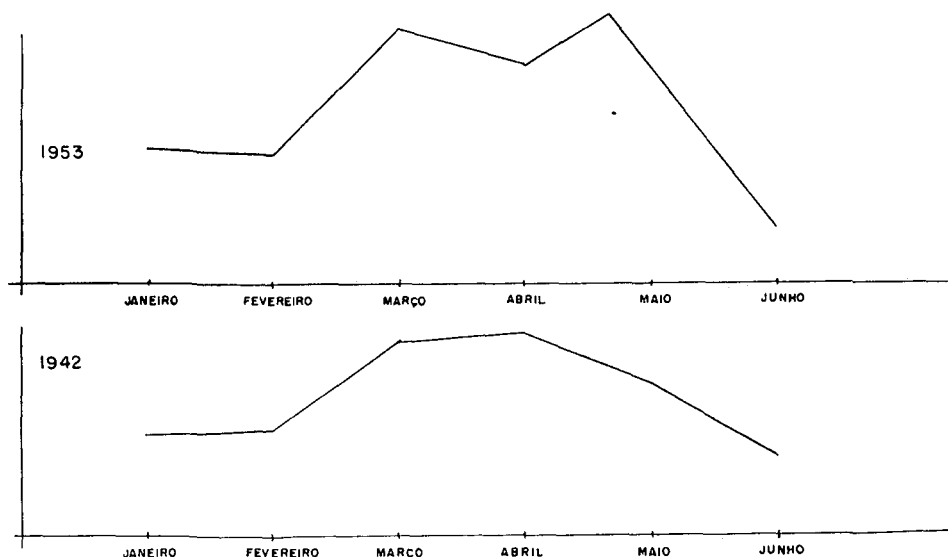


Fig 35

das chuvas (maior ou menor duração da possibilidade de navegação dos rios), da safra da castanha e do valor da castanha no mercado.

Às vêzes é um só dêstes fatôres que influi, mas, na maioria das vêzes acham-se relacionados uns com os outros.

Assim a safra de 1954 foi pequena, o “verão” chegou cedo, mas o preço da castanha em Belém, continuou subindo; em Marabá o produto se desvalorizou muito, pela dificuldade e insegurança dos transportes

O gráfico da saída das embarcações em 1953 ²⁰ registra perfeitamente que o movimento do pôrto está muito relacionado com o regime dos rios.

Não há solução imediata para êste problema apresentado pelo transporte fluvial. As medidas a tomar exigiriam. 1) estudo completo da região e do regime da rêde hidrográfica, o que realmente não existe; 2) emprêgo de grande capital em medidas tomadas quanto ao balizamento e desobstrução do tráfeço navegável, remoção de pedras perigosas, balizamento de pedras irremovíveis, cursos práticos para os pilotos ²¹, melhor aparelhagem da estrada de ferro, enfim a introdução de certos melhoramentos que teriam como consequência um tráfeço livre durante qualquer época do ano. Tomadas estas medidas, os gráficos, registrando o movimento do pôrto, dariam uma linha não tão irregular como a do ano de 1953.

A importância da navegação aérea é imensa, dadas as condições de navegabilidade dos rios durante o “verão” Nesta época o tráfeço aéreo

²⁰ — Foi o único ano em que conseguimos dados completos

²¹ — ALDO ANDREONI — Relatório de uma viagem realizada ao Tocantins — Araguaia

é intenso. Em 1953 pelo aeroporto transitaram 1 233 aviões, o que dá uma média de 3 aviões diários.

O Correio Aéreo Nacional transportou para a cidade 764 quilos de carga. De Marabá para outros pontos da rota 999 quilos.

Além do CAN, transitam para Marabá os aviões da Cruzeiro do Sul e Aerovias Brasil.

A Cruzeiro do Sul S/A é a companhia que tem melhor organização na cidade e a preferência da população. Seu movimento é considerável, não somente em relação a valores transportados, mas também, em quantidade de carga. Em 1951 os valores recebidos por esta companhia foram os seguintes:

Do Rio de Janeiro para Marabá:	Cr\$ 4 509 000,00
De Belém do Pará para Marabá:	Cr\$ 1 905 500,00

A carga transportada para Marabá também foi considerável, pois o movimento foi o seguinte:

Procedência	Quantidade Quilos	Valor Cr\$
São Paulo	5 458 850	982 762,00
Rio de Janeiro	7 827 800	1 201 646,00
Fortaleza	4 985 430	828 980,00
Belém	38 088 280	2 897 163,00

Segundo informações locais, vem aumentando consideravelmente o movimento de passageiros, valores e cargas.

O tráfego se intensifica, sobretudo no “verão”, havendo mesmo aumento de mais uma viagem semanal entre Belém e Marabá, devido à procura intensa que se faz nesta época em relação ao transporte aéreo. Isto acontece por causa das dificuldades apresentados pela navegação fluvial nesta época do ano.

A circulação aérea trouxe uma solução, pelo menos em parte, para o problema angustiante que Marabá enfrenta nos rios, na época da estiagem.

3 O comércio. castanha, cristal de rocha

O progresso rápido de Marabá foi devido ao fato de por ela passar todo o movimento das riquezas exploradas na região. É o escoadouro da castanha-do-pará, do babaçu, do caucho, mais recentemente do cristal de rocha que são as maiores fontes da renda do médio Tocantins.

A própria fundação da cidade se prende ao controle da exportação do caucho. Quando em 1913 foi criado o município de Marabá, a exportação do caucho atingia 327 900 quilos. A ligação com Belém e outros

portos nesta época era feita por barcos e batelões, remados por barqueiros.

As viagens entre Marabá e Alcobaça (atualmente Tucuruí) eram poucas, pelas dificuldades à navegação, devido à corredeiras que existem neste trecho do rio Tocantins.

O ciclo do caucho foi, entretanto, como em tôda a Amazônia, uma época de dissipação. Quando se verificou a desvalorização da borracha a crise foi profunda. O "Burgo do Itacaiuna" teria, certamente, se transformado em "tapera", não fôsse a exploração de um outro produto de origem vegetal, que cada vez mais se valorizava, e desde então vem desempenhando papel de capital importância na vida da cidade — a castanha-do-pará.

Em 1921, a produção do caucho (92 000 quilos) cedia lugar à da castanha-do-pará.

Atualmente, ainda há exploração do caucho, mas sua importância econômica para o município é mínima e pouco representa na vida comercial de Marabá. Em 1952 — a exportação caucheira foi de 244 quilos no valor de Cr\$ 2 196,00, enquanto que neste mesmo ano, só no mês de janeiro a exportação da castanha atingia 1 570 hectolitros, com um valor de Cr\$ 1 280 000,00

À proporção que decaía a produção de caucho, aumentava a exploração da castanha. No ano da fundação do município, o estado do Pará exportava 14 334 hectolitros de castanha, dos quais 5 375 provinham das matas do Tocantins. Neste ano a exportação maranhense atingia 20 hectolitros. No ano seguinte Marabá enviava para Belém 2 502 hectolitros.

No período de 1913 a 1920, a castanha não constituiu importância comercial. É nesta época que se verificou também a grande crise econômica da borracha, devido a sua desvalorização.

Em 1920 a exploração da castanha foi reiniciada e a partir deste momento sua influência foi exclusiva na vida do município, com profundos reflexos na economia de todo o médio Tocantins e Araguaia. Marabá que desde a época do caucho, se constituía em mercado consumidor dos produtos agrícolas e pecuários do sertão, intensificou mais ainda a importação destas regiões. Mas ao mesmo tempo, com o desenvolvimento de sua praça comercial constituía-se um pôrto de intercâmbio intenso com todo o médio Tocantins.

Surgia a função de reabastecedora do sertão goiano e maranhense.

Acentuava sua importância o desvio da Estrada de Ferro São Luís-Tocantins e a capital maranhense cedia sua influência comercial às regiões ribeirinhas, cujas transações começaram a ser feitas diretamente com Belém do Pará, e em grande parte com Marabá.

Em 1921 a produção da castanha atingia 27 965 hectolitros, e a partir de 1923, a indústria extrativa da castanha (61 705 hectolitros) substituía completamente a do caucho (não atingia 42 toneladas).

Barcos a motor introduzidos nos transportes do Tocantins²², substituíram os batelões e botes. As viagens de Marabá-Tucuruí-Belém passaram a ser feitas normalmente de dezembro a junho.

Em 1927, 70 motores carregavam castanha para Belém e traziam da capital paraense mercadorias para Marabá; esta as distribuía pelas regiões tocantinas a montante.

Na época da estiagem o tráfego quase paralisava, de modo que eram as canoas que traziam do sertão goiano os gêneros agrícolas para a cidade. Ao lado do desenvolvimento da exploração da castanha, do progresso nos meios de transportes, o comércio de Marabá tomava vulto. Em 1923 a cifra dos gêneros exportados pela cidade atingia o valor de 3 160.000\$000, provenientes da exportação de:

61 700	hectolitros	de castanha;
43 632	quilos	de caucho;
1 000	quilos	de algodão;
326	peles	de veado;
517	couros	de boi;
364	litros	de copaíba.

A atividade comercial de Marabá se intensifica sobretudo durante a safra da castanha, por dois motivos:

- 1) Realiza-se o financiamento da exploração da castanha;
- 2) Há vendas em grande escala para o sertão goiano e maranhense devido às facilidades de transporte, uma vez que esta época coincide com a cheia dos rios.

Através destes dois empreendimentos, Marabá se transformou no principal empório comercial do médio Tocantins dando margem ao desenvolvimento das firmas comerciais com sede na cidade.

O exame mais minucioso destes dois fatores é indispensável para avaliar a função regional que o comércio marabaense desempenha.

FINANCIAMENTO DOS CASTANHEIROS

O processo do financiamento é conhecido regionalmente com a denominação de “aviação”.

Assim, os castanheiros são “aviados” pelos “patrões”, pois muito raramente êle trabalha por conta própria. Na generalidade é o “camarada” contratado nos sertões de Goiás e do Maranhão, nos municípios do baixo Tocantins ou na própria cidade, mediante resgate das dívidas que êle tem no comércio. O “patrão” lhe fornece adiantadamente a “aviação” necessária, que consiste em alimentos, roupas, tabaco, terça-

²² — O primeiro barco a motor que possuiu a cidade de Marabá, data de 1916; mas somente em 1920 se desenvolveu por iniciativa particular a navegação a motor



Figs 36 e 37 — Dois aspectos do porto de Marabá. Como se observa, não há qualquer espécie de cais chegando as embarcações até o "barranco" do rio. A fig 21, dá-nos uma idéia da situação do comércio atacadista em relação ao porto (Fotos da autora)

dos, querosene e mesmo dinheiro, que será posteriormente descontado na produção pela qual êle é responsável. Estabelece-se muitas vêzes um "pacto" entre o "patrão" e o "camarada" no sentido de que a parte da castanha que lhe pertence seja vendida ao próprio patrão.

Ora, êstes aviamentos são feitos na própria praça de Marabá e, muitas vêzes os patrões para poderem financiar os castanheiros vendem

adiantadamente ao comércio a produção de seu castanhal. É o único meio de explorá-lo

Há casos em que é o próprio comerciante que é o dono do castanhal.

A exploração da castanha estando intimamente dependente da cidade de Marabá faz com que para ela seja escoada tôda a produção do médio Tocantins. E êste é o motivo por que a exportação em sua grande totalidade se faça pelo “pôrto” de Marabá, que durante a safra tem intenso movimento.

No entanto, não possui a cidade qualquer instalação portuária; as embarcações “encostam” diretamente no leito menor do rio, como se pode ver nas figs. 36 e 37.

A castanha é transportada diretamente dos “pentas” e dos pequenos motores para aquêles de maior calagem, que fazem o tráfego direto de Marabá a Belém (quando as águas do Tocantins o permitem) ou com Jatobal (ponto terminal da Estrada de Ferro do Tocantins).

A castanha é, indiscutivelmente, a base da exportação do município pois representa sua quase totalidade. O gráfico de exportação do município de Marabá em 1952, no qual se encontra sobreposto um gráfico com a exportação da castanha no mesmo ano elucida bem a questão, pois mostra o que realmente é a produção de castanha na vida econômica da cidade.

2) É no comércio marabaense que os sertanejos após apurarem os lucros por êles trazidos realizam suas compras de sal, para as salgas, querosene, balas, fósforo, medicamentos, artigos de armarinho e ferragens.

Por isso o comércio é a principal função da cidade de Marabá. 88 estabelecimentos comerciais, entre os grandes e pequenos, servem não só à população urbana e rural do município, mas, através de importantes firmas comerciais, às praças do sudoeste do Maranhão e norte de Goiás.

Além das mercadorias importadas da praça de Belém (principal ponto abastecedor de Marabá) por via fluvial, o comércio marabaense mantém intercâmbio volumoso com as praças de São Paulo, Rio de Janeiro, por tráfego aéreo, e ainda Recife e Fortaleza.

Os outros produtos exportados em menor escala são o babaçu, as peles e o cristal de rocha

A produção do babaçu escoava também pelo pôrto de Marabá com destino a Belém por via fluvial. Entretanto, ela não representa as reais reservas do município, uma vez que sua população se ocupa quase exclusivamente com a extração da castanha, mais valorizada.

O cristal de rocha começou a ser explorado durante a segunda guerra mundial e veio justamente levantar a cidade da grande crise econômica que ela atravessava, em virtude da falta de compradores, pela queda do preço da castanha nos mercados internacionais

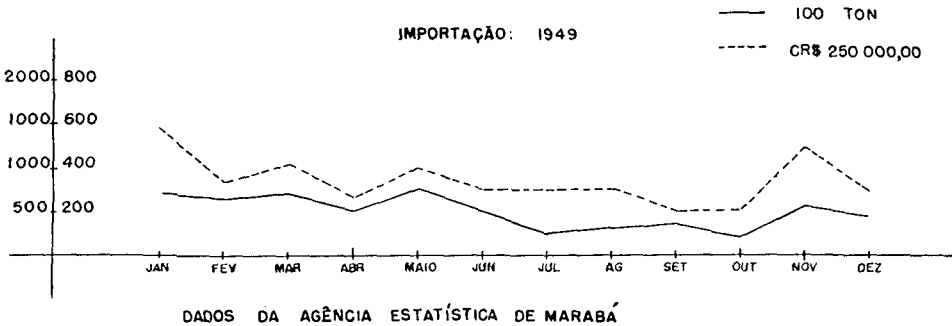
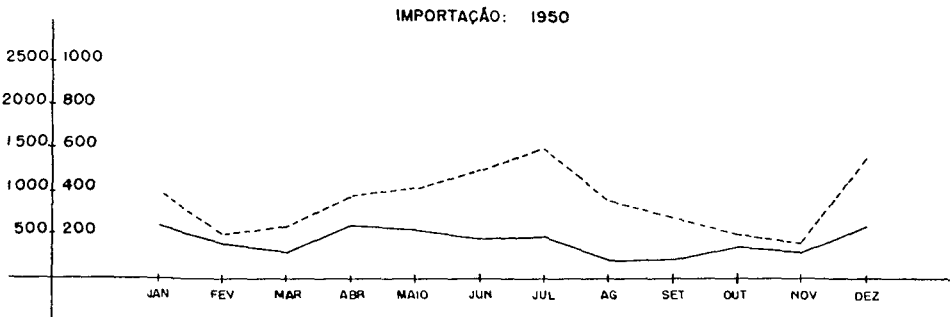
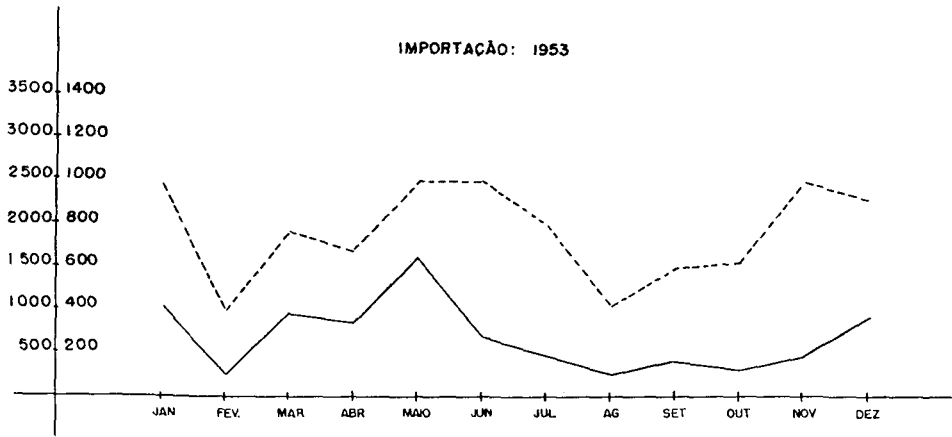
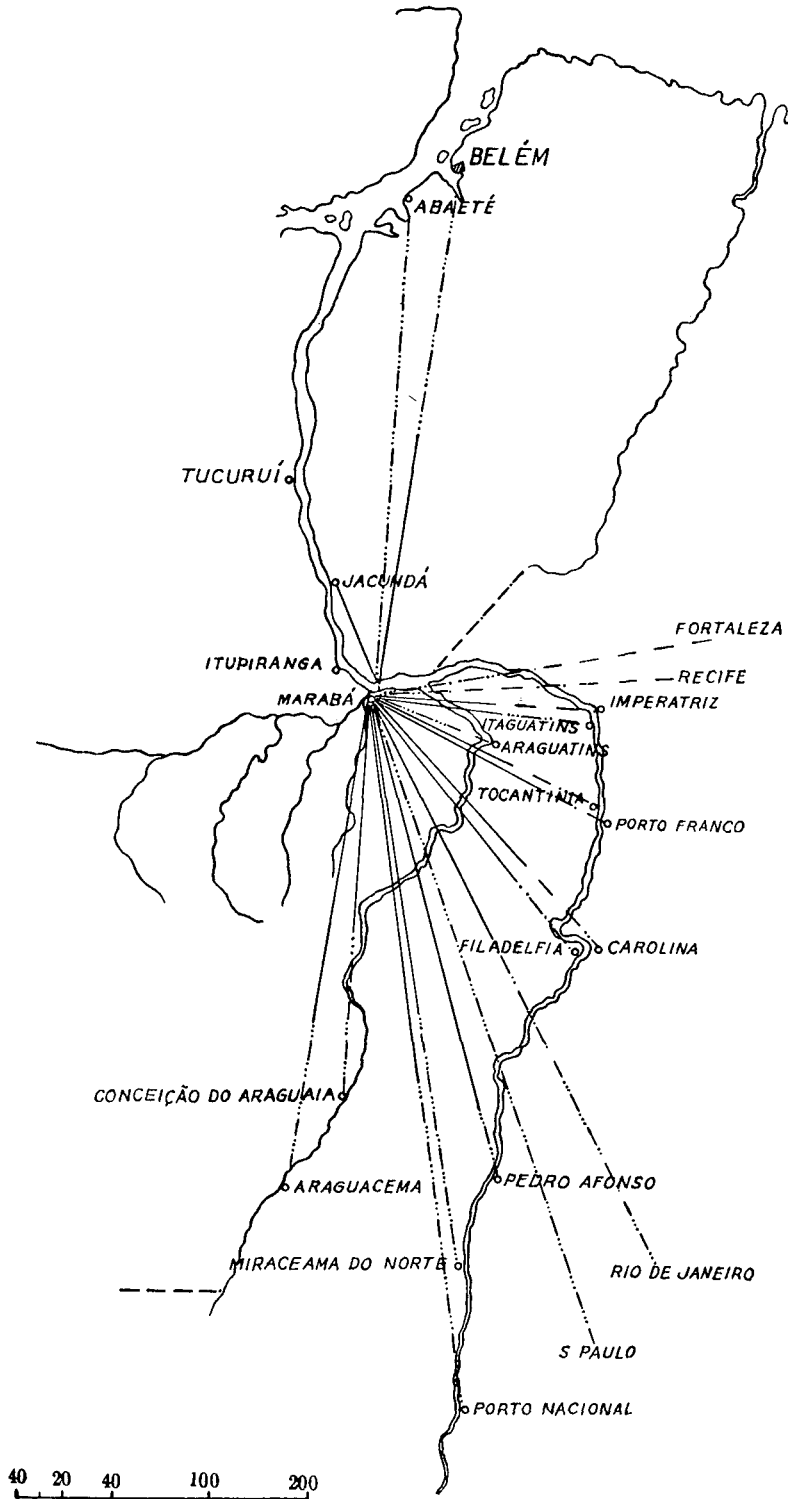


Fig. 38

A exploração do cristal de rocha é feita durante o verão e por processos primitivos; sendo assim, a exploração só é possível quando o veio fica a descoberto e onde não são precisos conhecimentos técnicos, nem aparelhamento moderno para retirá-lo. A transação é feita diretamente com a praça do Rio de Janeiro, por meio do tráfego aéreo.

Em 1952, Marabá exportou 14 183 toneladas de cristal de rocha, no valor de Cr\$ 7 387 000,00 Representaram o total da exportação de todo o estado do Pará neste ano.

CENTROS DE LIGAÇÃO COMERCIAL EM MARABÁ



Organizado por: C. V. Dias

BASEADO EM DADOS ESTATÍSTICOS DA AGENCIA DE MARABÁ
JULHO-1954

—— EXPORTAÇÕES
- - - - IMPORTAÇÕES

Fig 39

Por outro lado, a exportação do cristal de rocha se tornou importante pelo papel que desempenhou na vida da cidade — grande parte da população (justamente a que se dedicava à extração da castanha) se dirigiu para os garimpos. O abastecimento destes era feito pela praça comercial da cidade; o aeroporto marabaense intensificou seu movimento.

Constituiu-se, ainda, um dos elementos de exportação do município os couros e as peles. Não há todavia um controle da quantidade exportada, pois é a mesma desviada clandestinamente para os municípios do estado de Goiás. Explica-se tal acontecimento, pelo imposto elevado que os couros e as peles estão sujeitos na praça de Belém. Por outro lado, a política adotada pelo estado em relação aos couros e peles²³ faz com que não haja vantagem por parte do vendedor, colocar seu produto em Belém. (Fig. 39, 40 e 41).

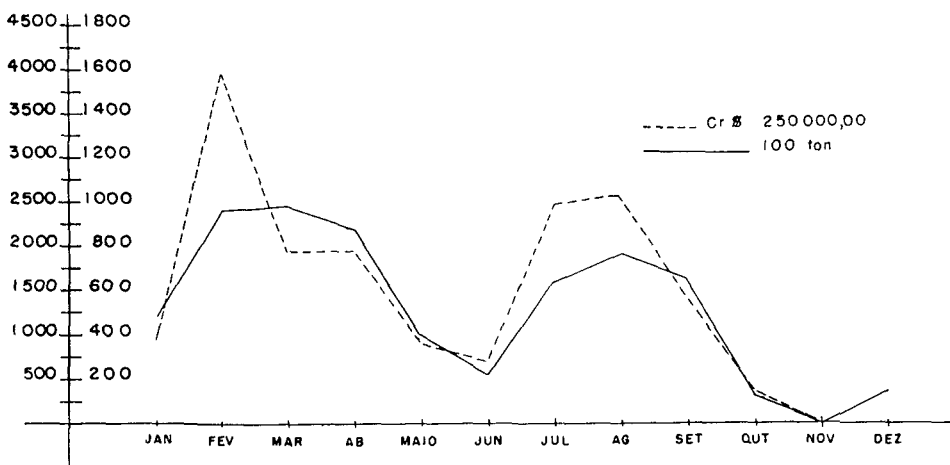
Apesar de ser o maior empório comercial do médio Tocantins a cidade de Marabá não possui agências bancárias.

As transações são feitas pelo correspondente do Banco do Brasil ou pelos comerciantes da praça marabaense. Tendo crédito nos bancos de Belém adiantam o necessário para a safra da castanha.

A população reclama o estabelecimento de uma agência do Banco do Brasil. O impedimento para tal realização é representado pela instabilidade do comércio devido ao caráter da economia regional.

O Banco de Crédito da Amazônia estuda as possibilidades da pecuária e da agricultura no município. E assim vem concedendo pequenos empréstimos aos lavradores a fim de criar condições através da economia de Marabá, possibilitando maior estabilidade do homem.

GRÁFICO DA EXPORTAÇÃO DO MUNICÍPIO DE MARABÁ 1949



DADOS DA AGÊNCIA DE ESTATÍSTICA DE MARABÁ

Fig 40

²³ — Os couros e peles são obrigatoriamente vendidos a determinados curtumes e devido à oferta ser maior que a procura, sua desvalorização é grande. É mais vantajoso vendê-los em Goiás, onde livres dos impostos pesados, alcançam preços mais compensadores.

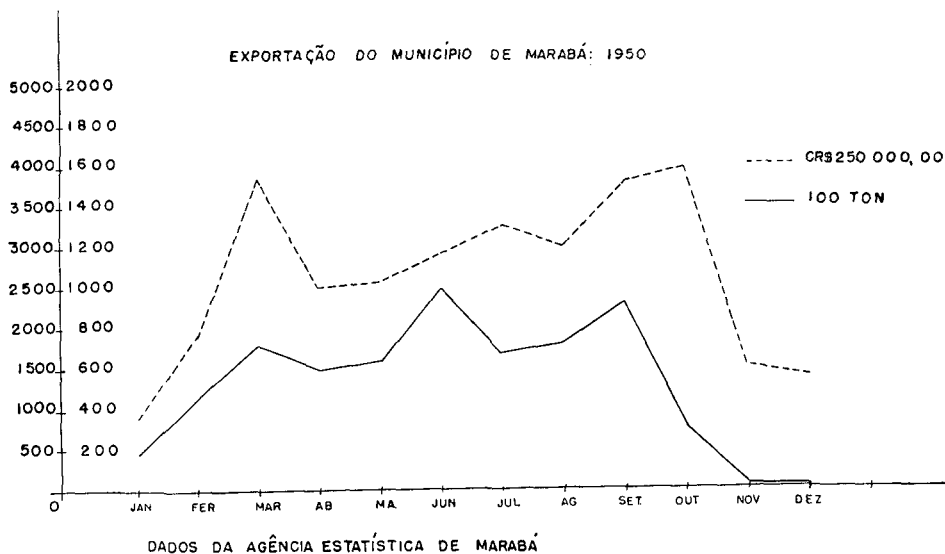


Fig 41

CONCLUSÃO

Surgindo em função do comércio da indústria extrativa do caucho e posteriormente em virtude da exploração da castanha-do-pará e nos últimos anos da extração do cristal de rocha, Marabá deveu o crescimento de sua importância econômica pela localização que ocupa em relação às vias de escoamento das riquezas da região do médio Tocantins.

O sítio da cidade vem comprovar a idéia da relatividade dos fatores geográficos de *SORRE* — “A ação da situação e do sítio é, pois, marcado de contingências. A cidade não nasce necessariamente de um concurso de circunstâncias físicas. Comprová-lo não é diminuir a importância das condições geográficas. Encontra-se quase sempre seu jôgo à análise. Sômente é diverso segundo os tempos, adaptado às necessidades das sociedades humanas, às exigências da função que prevalece em determinada época.”²⁴

A posição é um fator preponderante da vida da cidade, pois está em um trecho navegável do rio Tocantins, possuindo tanto a montante quanto a jusante, corredeiras que no “verão” são intransponíveis mesmo pelos “motores”

Sendo assim Marabá é uma cidade de *rupture de charge*, pois nela se faz a baldeação para o sertão.

Pelo papel que desempenha em relação ao SE do Pará, W do Maranhão e N de Goiás, Marabá pode ser considerada como verdadeira capital regional, embora sob o ponto de vista cultural esteja em plano bem inferior ao de outras cidades, da mesma região, sobretudo em relação a Carolina.

²⁴ — Max Sorle — *Les Fondements de La Géographie Humaine*, tomo III — L'Habitat Cap VI — Conditions Historiques et Géographiques du développement urbain p 214

BIBLIOGRAFIA

- ANDRADE RAMOS, Rio — *Relatório sobre a enchente de 1926* Arquivo da Prefeitura de Marabá (Inédito)
- ANDREONI, Aldo — Relatório de uma viagem realizada ao baixo e médio Tocantins” *Boletim Informativo* Edição da Imprensa Oficial do Estado Goiânia — 1949 n° 4
- BARBOSA DE OLIVEIRA, Américo — “Considerações sobre a exploração da castanha no baixo e médio Tocantins” *Revista Brasileira de Geografia* ano II n° 1. Rio de Janeiro
- LE DANOIS, Ed — *Le Rythme des Climats — dans l'histoire de la terre et de l'humanité* Payot. 1950
- LOFGREN, Axel — “Descendo o Araguaia-Tocantins” *Revista O Campo*, ano XVII, n° 168 Rio de Janeiro
- MACEDO SOARES GUIMARÃES, Fábio — “O Planalto Central e o Problema da Mudança da Capital do Brasil” *Revista Brasileira de Geografia*, ano XI, n° 4.
- MORAIS RÊGO, Luis Flores — “Notas geográficas sobre o rio Tocantins” *Boletim Museu Emílio Goeldi*, vol IX, pp 271/288 Belém do Pará
- MORAIS RÊGO, Luis Flores — “O vale do Tocantins-Araguaia via de acesso natural ao centro do Planalto Brasileiro” *Revista Geográfica*, ano II, n° 1. Associação dos Geógrafos Brasileiros pp. 3/15
- MORBACH, Antônio — *Relatório apresentado ao Dr Gabriel Hermes Filho, presidente do Banco de Crédito da Amazônia, Marabá Junho, 1953* (Inédito)
- Relatório apresentado por sua excelência o Sr Major Luis Geola de Moura Carvalho, governador do estado do Pará ao Sr Ministro da Agricultura — Da viagem feita até a cidade de Marabá, em maio de 1947* (Inédito)
- Relatório do SESP sobre a localização do Hospital* 1950 (Inédito)
- Relatório do SESP para o projeto do reabastecimento de água de Marabá* 1951 (Inédito)
- SCHMIDT, J C Junqueira — “O Clima da Amazônia” *Revista Brasileira de Geografia*, ano IV, n° 3 1942 pp 465/500.
- VELOSO MARÍLIA — “O clima da Amazônia”, 1953 (Inédito)
- Arquivo Corográfico do Conselho Nacional de Geografia — Pastas: Marabá e Castanha

Dados estatísticos:

Serviço do Recenseamento do IBGE
 Departamento de Estatística da Produção do Ministério da Agricultura.
 Departamento Estadual de Estatística do Estado do Pará
 Agência Estatística de Marabá. IBGE.
 Arquivo do Pôsto de Saúde do SESP em Marabá.
 Informações locais

As plantas que acompanham êste trabalho foram baseadas nas levantadas pelo Departamento de Engenharia do SESP.

SUMMARY

In his paper the author analyses several geographical aspects of Marabá, town situated at the confluence of Itacalunas and Tocantins rivers, southeast of Pará State

In the first chapter he examines the “situs” where the town was settled and its disadvantages related to the floods of Tocantins river. But the highly extraordinary position of the town concerning the middle Tocantins market, mainly that of Brazilian nut and rock crystal, contributes to the progressive urban development

Next chapter “Urban Landscape” studies the town growth, the population and its kind of life, the town and the building material, administrative and social functions, urban activities and the town supplies

In the urban function, in a regional scope the author analyses Brazilian nut market, its exportation technics, and transportation system, the town position and the series of problems who difficult the urban development. Pointing out the role of Marabá as a real regional capital of all northern Goiás, southwest Maranhão and East Pará, he stresses that it not only provides the region but also it is the exporting centre of all the production of this area

RÉSUMÉ

Dans cet article l'auteur analyse quelques aspects géographiques de Marabá, ville de la partie sud-est de l'État de Pará, située à la confluence des fleuves Itacaiunas et Tocantins

Au premier chapitre il étudie surtout le site de la ville. Il fait ressortir les défauts de ce site qui soumettent la ville aux inondations périodiques aux moments des crues du fleuve Tocantins. Cependant cette localisation contribue au constant développement urbain, le site étant privilégié en relation au commerce du moyen Tocantins, surtout de ceux de la "castanha do-pará" et du cristal de roche.

Au chapitre suivant il nous parle de la croissance de la ville, de sa population, de ses genres de vie, de son matériel de construction, de ses fonctions administratives et sociales, des activités urbaines, enfin du ravitaillement de la ville.

Dans un autre chapitre il envisage la fonction urbaine dans le plan régional en nous parlant surtout du commerce de la "castanha-do-pará".

Par conclure il montre que la ville de Marabá est la véritable capitale régionale du nord de Goiás, du sud-ouest du Maranhão et de la partie orientale du Pará, puisqu'elle est non seulement responsable du ravitaillement de cette région mais encore le centre exportateur de toute sa production.